This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google

A. CHAUNCEY NEWLIN COLLECTION
OF
OCEANS LAW AND POLICY

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

19e ANNÉE — 1903-1904

Digitized by Google

Laval. — Imprimerie L. BARNÉOUD & Cie.

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

FONDÉE ET PUBLIÉE PAR

F. C. AUTRAN

Avocat au barreau de Marseille, docteur en droit, licencié ès lettres.

Secrétaires de la Rédaction :

M. V. VIAL
Avocat, docteur en droit

M. L. KOCH
Avocat

M. L. MINGARDON
Avocat

19e Année. — 1903-1904

PARIS
CHEVALIER-MARESCQ ET Cie, ÉDITEURS
20, RUE SOUFFLOT, 20

UNIVERSITY OF VIRGINIA LAW LIBRARY

Digitized by Google

PRINCIPAUX COLLABORATEURS DE LA REVUE DEPUIS SA FONDATION

B. Abram, avocat, ancien bâtonnier (Aix).
C. D. Asser, avocat (Amsterdam).
Bardaut, avocat (Constantinople).
L. Beauchet, professeur à la Faculté de droit (Nancy).
S. Bellais, avocat (Marseille).
G. Benfante, avocat (Palerme).
B. Bensa, avocat aux Hautes Cours d'Italie (Gênes).
R. de Bévotte, avocat, docteur en droit (Marseille).
H. Boddaert, avocat (Gand).
P. Bontoux, avocat (Marseille).
Bultheel, avocat (Dunkerque).
Burnouf, avocat (Caen).
Ch. Cauvet, avocat, secrétaire de la présidence du Tribunal de commerce de Marseille.
Cavrois, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
L. Challande, Privat-Docent à l'Univ. Imp. (St-Pétersbourg).
C. G. Cociasu, avocat (Braila).
A. de Courcy, directeur de la Cie Gle d'assurances maritimes (Paris).
Danjon, prof. à la Faculté de droit (Caen).
A. Dauphin, avoué à la Cour (Aix).
G. David, avocat (Marseille).
Delarue, avocat (Paris).
A. Desjardins, avocat général à la Cour de Cassation.
H. Fromageot, avocat (Paris).
P. Govare, avocat (Paris).
De Grandmaison, avocat (Le Havre).
G. Granier, avocat (Marseille).
J. E. Gray Hill (Liverpool).
Harrington Putnam, av. (New-York).
V. Jacobs, avocat, min. d'Etat (Bruxelles),
E. K. Jones, solicitor (New-York).
J. Jourdan, ancien député, avocat, juge sup. (Marseille).
J. P. Kirlin, attorney (New-York).
E. Lairolle, avocat (Nice).
A. Laurin, professeur à la Faculté d'Aix.
V. Lebano, avocat (Naples).
E. Lecouturier, avocat (Paris).
E. Lefebvre, avocat (Alger).
E. S. Macrygiannis, avocat, docteur en droit (Syra).
A. Maeterlinck, avocat, ancien bâtonnier de l'Ordre (Anvers).
Manasse, avocat (Constantinople).
Marais, avocat, ancien bâtonnier (Rouen).
G. Martineau des Chesnez, conseiller (Alger).
G. Martinolich, avocat (Trieste).
R. Mazerat, commissaire général de la marine.
Dr M. Mittelstein (Hambourg).
B. Morel-Spiers, docteur en droit (Dunkerque).
A. Padoa-Bey, avocat (Alexandrie).
W. Pappafava, avocat (Zara).
Pichelin, avocat, docteur en droit (Nantes).
H. Hon. Judge **Raikes**, K. C. L. L. D. (Yorkshire).
R. Roy de Clotte, avocat, ancien bâtonnier (Bordeaux).
A. Sieveking, avocat (Hambourg).
A. Sorel, directeur de la Cie Gle d'assurances maritimes (Paris).
R. Valensi, avocat (Marseille).
P. de Valroger, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation (Paris).
A. Verbaere, avocat (Gand).
R. Verneaux, docteur en droit (Paris).
A. Vidal-Naquet, avoué (Marseille).
E. E. Wendt, D. C. L. (Londres).

OCEANS
99
.R454
v.19

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

23 avril 1903

Assurances maritimes. Délaissement. Propriété des objets assurés. Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité.

Navires : « B. 2.523, dit Notre-Dame-de-la-Mer » et « Denise ».

En vertu de l'article 385 du Code de commerce, le délaissement ne transfère à l'assureur la propriété des objets assurés et l'exercice des droits et actions appartenant à l'assuré que s'il a été accepté.

Les mesures de sauvetage prises par les assureurs ne constituent point, en principe, une acceptation tacite du délaissement; il en est ainsi même de l'abandon de l'épave à l'administration de la marine.

Par suite, lorsque le délaissement signifié aux assureurs n'a pas été accepté, l'assuré est recevable à intenter une action en responsabilité contre les auteurs du sinistre.

Bulot et Vanderlenne c. Sauvage.

La Cour d'appel de Douai avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le délaissement de l'article 385 C. com. ne transporte aux assureurs la propriété des objets délaissés et

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 797.

Digitized by Google

l'exercice de l'action en dommages-intérêts contre les auteurs de l'avarie que quand il a été accepté ou jugé valable ;

Attendu, en fait, que, le 6 octobre 1900, le bateau de pêche n° 2.523, dit *Notre-Dame-de-la-Mer*, ayant Sauvage pour patron, a été abordé et coulé à la sortie du port de Boulogne par le remorqueur *Denise*, ayant pour patron Vanderlenne et pour armateur Bulot ; que, le 10 du même mois, Sauvage a signifié aux assureurs un acte de délaissement, mais que ce délaissement n'a pas été accepté ; qu'en effet le 12 octobre les assureurs, en présence de Sauvage, ont fait constater par huissier l'état des épaves et les ont fait estimer par un expert; que de cette estimation il est résulté que leur valeur était inférieure aux frais d'enlèvement ; que les assureurs n'avaient donc aucun intérêt à accepter le délaissement qui aurait été onéreux pour eux ; que les épaves ont été abandonnées à l'administration de la marine, laquelle les a fait enlever et vendre le 16 octobre ; que le produit de la vente a été versé à la caisse des invalides de la marine ;

Que l'abandon fait à l'administration maritime, alors même qu'on le considérerait comme émanant non de Sauvage, mais des assureurs, ne constituerait pas à l'encontre de ces derniers l'acceptation tacite du délaissement, mais serait une simple mesure de salvation ne comportant aucun engagement de leur part et usitée en pareille occasion ; que le fait par Sauvage d'avoir racheté à la vente du 16 octobre les ancres et chaînes de son ancien bateau ne prouverait rien quant à l'acceptation du délaissement, puisque Sauvage pouvait, comme toute autre personne, se porter acquéreur des objets abandonnés à la marine et vendus par elle ;

Attendu en conséquence que l'enquête sollicitée par les appelants dans leurs conclusions subsidiaires ne pourrait donner aucun résultat utile et doit être rejetée comme frustratoire ;

Attendu que Vanderlenne et Bulot déclarent se désister de leur appel vis-à-vis de Gournay et des autres matelots composant l'équipage du *Notre-Dame-de-la-Mer*, que ceux-ci demandent qu'il leur soit donné acte de ce désistement ;

Par ces motifs et adoptant pour le surplus ceux des premiers juges,

Donne acte à Vanderlenne et Bulot de ce qu'ils déclarent se désister de leur appel vis-à-vis des hommes composant l'équipage du *Notre-Dame-de-la-Mer* ; donne acte à ceux-ci

Digitized by Google

de ce qu'ils acceptent le dit désistement, et statuant sur l'appel maintenu au regard de Sauvage, met le dit appel à néant ;

Confirme le jugement attaqué; dit qu'il sortira son plein et entier effet; déclare les appelants mal fondés dans leurs demandes, fins et conclusions tant principales que subsidiaires, les en déboute ; les condamne à l'amende et aux dépens. »

Du 5 décembre 1901. -- Prés. : M. Mauflastre, prés. ; M. Bertrand, av. gén. ; plaid. : Mes Hochart et Deschot, avocats.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur la première branche du moyen unique pris de la violation des articles 385 C. com., 1165, 1382 et 1383 C. civil, de la règle « sans intérêt pas d'action » et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que, pour transférer à l'assureur, avec la propriété des objets assurés, l'exercice des droits et actions appartenant à l'assuré, le délaissement doit, aux termes de l'article 385, avoir été accepté ;

Qu'il est déclaré en fait par l'arrêt attaqué que le délaissement de la barque de pêche *Notre-Dame-de-la-Mer*, coulée le 6 octobre 1900 en rade de Boulogne, à la suite de son abordage par le remorqueur *Denise*, délaissement signifié le 10 octobre aux assureurs, n'a pas été accepté ; qu'il est en même temps constaté que, les frais d'enlèvement de l'épave ayant été jugés supérieurs à sa valeur, l'administration de la marine a fait enlever elle-même cette épave, en a fait vendre les débris aux enchères publiques et en a versé le produit à la caisse des invalides ;

Attendu qu'en considérant ces faits comme exclusifs d'une opération faite pour le compte des assureurs, la Cour était autorisée à repousser comme inutile l'enquête sollicitée par Vanderlenne et Bulot ; qu'elle devait d'autant mieux le faire qu'en principe les mesures de sauvetage prises par les assureurs ne constituent point une acceptation tacite du délaissement ;

Attendu, en ce qui concerne la seconde branche, que, sans examiner si le paiement fait par les assureurs, en vertu de leur police, pouvait les subroger de plein droit dans l'exercice

Digitized by Google

de l'action que l'assuré possédait contre les auteurs de l'abordage, il n'est point établi, dans l'espèce, que ce paiement ait compris toutes les indemnités auxquelles l'assuré pouvait prétendre, ni réparé, par suite, le préjudice que Sauvage et ses matelots avaient souffert; que, par conséquent, cette seconde branche du moyen manque en fait ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 23 avril 1903. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me Sabatier, avocat.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer, confirmé par l'arrêt de la Cour de Douai, objet du pourvoi, du 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 64 et la note.

Il est de principe que le délaissement ne peut avoir d'effet qu'à la condition d'avoir été accepté ou jugé valable. Voyez Desjardins, t. VII, n° 1590. Comp Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1386; Tables générales, v° *Assurance maritime*, nos 455 et 456.

Il est également admis que, si l'acceptation du délaissement peut être tacite, « les simples actes de gestion et de salvation n'impliquent pas de la part des assureurs la volonté d'accepter le délaissement ». Voyez Desjardins, *loc. cit.* ; Rennes, 12 novembre 1897, ce Rec., XIII, p. 505 et la note ; Havre, 17 mai 1880, *H.*. 80. 1. 180. Comp. Seine, 31 mai 1888, ce Rec., IV, p. 147 ; Bahia, 1er juin 1888, *ibid.*, VI, p. 205. De même, ces actes accomplis par l'assuré ne sauraient le rendre non recevable à faire ensuite le délaissement. C'est ce que paraît décider l'article 30 de la police française d'assurances sur corps. Voyez Nantes, 20 février 1897, ce Rec., XIII, p. 341 ; Rennes, 8 mars 1898, *ibid.*, XIII, p 756 et les notes ; Rouen, 10 décembre 1879, *H.*, 80. 2. 131.

Par contre, la vente du navire par l'assureur à l'insu de l'assuré impliquerait acceptation du délaissement. Voyez De Valroger, t. IV, n° 1886 ; de même, la vente opérée par l'assuré sans le consentement de l'assureur emporterait déchéance de la faculté de délaisser. Voyez Bordeaux, 19 février 1887, ce Rec., III, p. 436 et la note critique. Comp. E. Lecouturier, *Combinaison du délaissement avec l'abandon et la vente du navire*, *ibid.*, XIII, p. 225.

L'assuré qui a été désintéressé ou qui a délaissé conserve-

Digitized by Google

t-il le droit d'agir contre l'auteur responsable du sinistre? Le paiement fait par les assureurs peut-il les subroger de plein droit dans l'exercice des actions que possédait l'assuré contre cet auteur responsable? Voyez sur ces questions la note sous le jugement du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer précité. *Adde* Desjardins, t. VII, n° 1593. On peut s'étonner que la Cour de cassation n'ait pas tranché la dernière de ces questions, sous prétexte qu'il n'était point établi que le paiement eût compris toutes les indemnités dues à l'assuré, alors que le jugement du Tribunal de commerce donne formellement « acte à Bulot de ce que Sauvage reconnaît avoir été indemnisé par les assureurs ».

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

4 mai 1903

Assurances maritimes. Police flottante sur facultés. Déclaration d'aliment. Naissance de l'assurance. Point de départ du contrat. Preuve. Avenant. Modifications à la promesse originaire. Validité. Avenant. Déclaration pour un voyage autre que celui prévu dans la police. Acceptation par les assureurs. Engagement valable. — Voyage assuré. Modification du point de départ. Point de départ sur la route indiquée. Voyage raccourci. Absence de changement de voyage. Absence de déchéance. Réticence. Absence de preuve. Avarie avant l'embarquement. Expertise destinée à la prouver. Prétendu séjour des marchandises sur quai. Etat défectueux. Assureur. Impossibilité de s'en prévaloir. — Avaries antérieures au point de départ des risques. Irresponsabilité des assureurs. Preuve à leur charge. Juge du fond. Connaissements. Réserves : « Toutes balles mouillées ». Preuve. Réserves : « Plusieurs balles mouillées ». Cargaison appartenant à divers chargeurs. Absence de preuve. Appréciation souveraine. Non ouverture à cassation.

Navires : « Corrinne », « Kassel », « Longwood » et « Blackboy ».

I. — En matière d'assurance sur facultés par police flottante, la déclaration d'aliment, en faisant connaître les facultés assurées, donne seule vie à l'assurance ; chaque déclaration est le point de départ d'un contrat, et, lors de la signature de l'avenant, qui en constitue la preuve, les

Digitized by Google

parties peuvent apporter à la promesse originaire des modifications ou additions.

Par suite, en acceptant des avenants déclarant comme aliment des marchandises pour un voyage autre que celui prévu dans la police, l'assureur est lié par un engagement valable.

II. — N'est pas nulle pour changement de voyage l'assurance contractée pour un voyage déterminé, lorsque les marchandises ont été expédiées d'un lieu autre que le point de départ indiqué, mais que ce lieu se trouvait néanmoins sur la route stipulée, et qu'il y a eu simplement raccourcissement du voyage.

L'assureur ne peut prétendre, à moins d'en faire la preuve, qu'il y a là une réticence destinée à lui laisser ignorer que les marchandises ont séjourné sur les quais du port de départ dans un état défectueux, alors surtout que, sur sa demande, une expertise a été ordonnée pour vérifier si la marchandise était avariée avant l'embarquement.

III. — Les assureurs répondent des avaries reconnues à la livraison des marchandises, à moins qu'ils ne démontrent que ces avaries étaient antérieures à l'embarquement, c'est-à-dire au moment où les risques ont commencé à courir.

Est souveraine et échappe au contrôle de la Cour de cassation la décision du juge du fond, d'après laquelle cette preuve résulte de la réserve « toutes balles mouillées » insérée au connaissement, et au contraire ne résulte pas de la réserve « plusieurs balles mouillées », lorsque la cargaison appartient à divers chargeurs, les assureurs ne pouvant démontrer que l'avarie partielle ainsi reconnue avait atteint la partie dont ils couvrent les risques.

British and Foreign Marine Insurance Company c. Wattine.

Arrêt

« La Cour,

En ce qui touche le pourvoi formé contre l'arrêt interlocutoire du 14 février 1901 :

Sur le premier moyen pris de la violation des art. 1108, 1134 Code civil, 332 et suiv. Code com. et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'aux termes d'une police flottante du 11 avril 1899, valable pour une année et tacitement renouvelable, la

Digitized by Google

Compagnie British and Foreign Marine Insurance a assuré à Wattine jusqu'à concurrence de 300.000 francs par vapeur les laines qu'il aurait à transporter de Londres à un port du continent ; que, par trois avenants en date du 17 janvier 1900, Wattine a déclaré fournir en aliment à sa police 1.295 balles de laine d'une valeur de 615.160 francs pour un voyage de Roubaix à Londres ; que la Compagnie a perçu les primes afférentes à ce voyage et qu'un certain nombre de balles étant arrivées à Londres avariées, elle s'est refusée à en payer la valeur sous le prétexte que le risque n'aurait pas été couvert par la police ;

Attendu que, sans examiner si, en s'engageant à assurer des marchandises expédiées de Londres à un port du continent, la Compagnie n'avait point implicitement accepté d'assurer ces mêmes marchandises pour des voyages d'un port du continent à Londres, il est de principe en matière d'assurance flottante que la déclaration d'aliment, en faisant connaître les objets assurés, donne seule vie à l'assurance, que chacune de ces déclarations est le point de départ d'un contrat et que, lors de la signature de l'avenant qui en constitue la preuve écrite, les parties peuvent apporter à la promesse originaire les modifications ou additions qu'elles jugent utiles ; qu'en acceptant, par suite, comme aliment à sa police, des laines à transporter d'un port du continent à Londres, la Compagnie British a pris un engagement qu'elle était tenue d'exécuter ;

Sur le deuxième moyen tiré de la violation des art. 332, 348, 351, 364, 365, 366 Code Com., 117 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que, liée pour un voyage de Roubaix à Londres, la Compagnie British se plaint vainement de ce que les marchandises sont parties du port le plus voisin, c'est-à-dire de Dunkerque ; qu'en effet le risque maritime n'a commencé qu'en ce port et que, dans l'hypothèse où la Compagnie aurait garanti le transport par chemin de fer entre Roubaix et Dunkerque, elle ne pourrait sérieusement argumenter de ce que le voyage a été raccourci ;

Attendu, en ce qui concerne la réticence, qu'il ne résulte d'aucun des documents produits que Roubaix aurait été désigné comme lieu de départ des marchandises pour laisser ignorer à la Compagnie que les balles avaient séjourné sur les quais de Dunkerque dans des conditions défectueuses ;

Digitized by Google

que l'arrêt attaqué constate au contraire que la seule objection des assureurs a porté sur l'état d'avarie des balles antérieurement à l'embarquement. et que l'expertise a été précisément ordonnée pour vérifier si cette antériorité existait; que par conséquent cette seconde branche du moyen manquait en fait;

En ce qui touche le pourvoi formé contre l'arrêt définitif du 31 octobre 1901 et le moyen pris de la violation des art. 1134, 1315 Code civil et 352 Code commerce :

Attendu qu'il est déclaré en fait par l'arrêt attaqué que, sur les 391 balles arrivées à Londres avariées, 160 l'étaient déjà au moment de l'embarquement, mais que pour les 231 autres la Compagnie British n'a pas fait la preuve qui lui incombait ;

Que cette appréciation basée sur l'interprétation donnée par la Cour à la mention *plusieurs balles mouillées* portée sur les connaissements et visant d'ailleurs des marchandises appartenant à des propriétaires différents est souveraine et échappe au contrôle de la Cour de cassation ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 4 mai 1903. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me de Ségogne, avocat.

Observations. — I — III. — Voyez les arrêts de la Cour d'appel de Douai, objets du pourvoi, des 14 février et 31 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 705 et les notes.

Adde sur la nécessité pour l'assureur de faire la preuve du vice propre ou de l'avarie antérieure à l'embarquement pour être exonéré de toute responsabilité, Cassation, 9 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 481 et la note.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

11 juin 1903

Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Manquant. Reconnaissance. Rédaction d'un procès-verbal. Agent du transporteur. Signature. Transporteur. Non acceptation de responsabilité. Destinataire. Tardiveté de la demande en justice. Fin de non recevoir opposable.

La reconnaissance d'un manquant n'implique pas nécessairement par elle seule acceptation de la responsabilité qui peut en découler.

Dès lors, malgré la rédaction d'un procès-verbal signé par l'agent du transporteur, établissant la réalité et l'importance du manquant, le destinataire n'est pas dispensé de l'obligation d'agir dans le délai imparti par l'article 435 du Code de commerce; le transporteur peut donc lui opposer la fin de non recevoir tirée de la tardiveté de sa demande.

Compagnie Générale Transatlantique c. Contributions diverses d'Algérie.

Arrêt

« La Cour,

Sur le 1er moyen du pourvoi :

Vu l'art. 435 Code commerce ;

Attendu qu'aux termes de cet article les actions contre les capitaines de navire et les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise en cours de transport ne sont recevables qu'à la double condition qu'une protestation ait été faite et signifiée dans les 24 heures de la réception et que cette protestation ait été suivie dans le mois d'une demande en justice ;

Attendu qu'il résulte du jugement dénoncé que les colis de tabac transportés par la Compagnie Transatlantique ont été délivrés à Alger au receveur des Contributions diverses d'Algérie, le 16 et le 3 février 1899, et que la demande en paiement de la valeur des manquants qui ont été constatés n'a été formée par l'administration défenderesse que le 25 octobre suivant ; que, la Compagnie Transatlantique ayant soulevé la fin de non recevoir tirée de la tardiveté de cette demande, le Tribunal a repoussé cette exception par l'unique

Digitized by Google

motif que, lors de la livraison, il avait été rédigé un procès-verbal établissant la réalité et l'importance du manquant et que, l'agent de la Compagnie ayant signé ce procès-verbal, celle-ci ne pouvait plus invoquer les dispositions de l'article 435 Code commerce;

Mais attendu que cette reconnaissance d'un manquant n'impliquait pas nécessairement par elle seule l'acceptation de la responsabilité et l'engagement de réparer le préjudice souffert; qu'elle ne pouvait, dès lors, dispenser l'administration destinataire de l'obligation d'agir dans le délai imparti par la loi; que le Tribunal n'a donc pas légalement justifié le rejet de l'exception proposée et la condamnation prononcée contre la Compagnie Transatlantique;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen du pourvoi,

Casse le jugement rendu le 11 décembre 1899 par le Tribunal de commerce d'Alger et renvoie devant le Tribunal de commerce de Constantine. »

Du 11 juin 1903. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés.; M. Faye, rapp.; M. Sarrut, av. gén.; Mes Dambeza et Regray, avocats.

Observation. — Le transporteur peut renoncer à se prévaloir de la fin de non recevoir édictée par l'art. 435 C. com., et il est admis qu'il peut le faire tacitement, par exemple en promettant de réparer le dommage subi par le destinataire; c'est d'ailleurs ce que reconnaît implicitement l'arrêt rapporté. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 819; Havre, 28 janvier 1891, ce Rec., VI, p 673. Comp. Cassation, 7 décembre 1892, *ibid.*, VIII, p. 272; Seine, 21 octobre 1897, *ibid.*, XII, p. 455, la jurisprudence et la doctrine en note.

De simples pourparlers ne sauraient en principe, d'après la jurisprudence, impliquer de la part du transporteur renonciation tacite à invoquer l'art. 435. Voyez Rouen, 5 janvier 1887, *ibid.*, II, p. 558 Le seul effet des pourparlers est de proroger le délai d'un mois fixé pour introduire la demande en justice. Voyez Havre, 8 mai 1900, *ibid.*, XV, p. 755 et la note; Havre, 5 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 323 et la note. Comp. pour la prescription des articles 108 et 433, Cassation, 19 juin 1895, *Dalloz*, 96. 1. 171.

De même pour l'assistance du transporteur à une exper-

Digitized by Google

tise. Voyez Nantes, 15 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 339 et la note. Comp. Seine, 13 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 724 et la note.

Mais la reconnaissance formelle du manquant par le capitaine ou l'armateur ne dispense-t-elle pas le destinataire de remplir les formalités imposées par l'art. 435? Le Tribunal de commerce de Marseille l'avait admis contrairement à la décision rapportée. Voyez Marseille, 20 novembre 1889, *ibid.*, V, p. 508 et la note.

COUR D'APPEL DE PARIS

14 mai 1903

Assurances sur corps. Abordage. Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur.

Navires : « Saint-Marc » et « Fontains Abbey ».

Lorsque, à la suite d'un abordage, les capitaines des deux navires ont été condamnés solidairement à indemniser les chargeurs du navire coulé, mais avec répartition des responsabilités entre eux, le capitaine de l'autre navire qui a dû, à la suite de poursuites, payer l'intégralité des dommages, a le droit d'exercer un recours contre le capitaine du navire coulé pour la portion mise à la charge de ce dernier.

Si, de plus, il a été souverainement jugé que ce capitaine avait également un recours contre l'armateur du navire coulé, que son recours ne procédait pas par voie de subrogation aux droits des chargeurs, mais s'exerçait en raison du quasi-délit commis par l'autre capitaine et en vertu de l'article 216, et qu'il ne pouvait donc être paralysé par la clause d'exonération opposable seulement aux chargeurs,

Digitized by Google

l'armateur du navire coulé, qui a payé la part mise à la charge de son capitaine, est en droit de se faire indemniser par ses assureurs, qui ont garanti le recours des tiers pour faits d'abordage, sans que ceux-ci puissent lui opposer la clause de la police aux termes de laquelle ils sont exempts de tout recours des chargeurs.

SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST C. LA FONCIÈRE ET AUTRES.

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, pour la clarté des débats, il convient de rappeler qu'un abordage est survenu le 20 juillet 1896, dans le port du Havre, entre le vapeur français *Saint-Marc*, capitaine Ledoré, et le vapeur anglais *Fontains Abbey*, capitaine Beynon ;

Que par suite de cet abordage le *Saint-Marc* fut coulé et sa cargaison avariée ;

Attendu que, par arrêt de la Cour de Rouen du 13 juillet 1898 confirmant en partie un jugement du Tribunal de commerce du Havre du 19 septembre 1897, les capitaines Ledoré et Beynon ont été condamnés conjointement et solidairement à payer aux chargeurs le montant des pertes et avaries occasionnées à leurs marchandises par suite de l'abordage dont s'agit;

Que les chargeurs ont été déclarés mal fondés en leur demande contre la Société Navale de l'Ouest, à raison d'une clause du connaissement exonérant la dite Société des conséquences pouvant résulter des fautes du capitaine ;

Que l'arrêt a toutefois décidé que l'intégralité des frais et dommages occasionnés tant au navire qu'aux marchandises serait répartie entre les deux capitaines dans la proportion suivante :

Un cinquième à la charge du capitaine Beynon ;

Quatre cinquièmes à la charge du capitaine Ledoré ;

Attendu que le capitaine Beynon, recherché comme tenu solidairement s'est vu dans l'obligation de payer l'intégralité des sommes dues en vertu des décisions de justice susvisées ;

Qu'ainsi par le fait de la solidarité il a payé à la fois et sa

Digitized by Google

part, qui n'est que d'un cinquième, et celle du capitaine Ledoré ;

Qu'il a alors introduit une action contre :

1° Le capitaine Ledoré ;

2° La Société Navale de l'Ouest, cette dernière comme civilement responsable, pour :

S'entendre conjointement et solidairement condamner à lui rembourser les quatre cinquièmes des sommes qu'il avait payées ;

Que la Société Navale de l'Ouest fit alors soutenir que Beynon, ayant payé les chargeurs du *Saint-Marc*, agissait contre elle comme subrogé à leurs droits et exerçant en fait la même action ;

Que cette action devait, en ce qui le concernait, être déclarée non recevable en raison de la clause d'irresponsabilité du connaissement ;

Attendu que la Cour de Rouen, par arrêt du 6 février 1901, confirmant en partie un jugement du Tribunal de commerce du Havre du 14 août 1900 et rejetant les moyens opposés par la Société Navale de l'Ouest, fit droit à la demande aussi bien contre cette dernière que contre le capitaine Ledoré ;

Attendu que c'est dans ces conditions que la Société Navale de l'Ouest fait plaider en la présente instance qu'ayant dû ainsi payer des sommes importantes, elle est en droit de se faire garantir par les compagnies défenderesses en vertu d'une police d'assurances du 11 octobre 1895 ;

Qu'elle assigne dès lors les dites compagnies, pour s'entendre condamner, chacune en droit-soi, à lui rembourser la somme payée conformément aux conditions de la police, suivant l'état à fournir ;

Attendu que les compagnies défenderesses résistent à cette demande et font plaider que, aux termes de la police d'assurances du 11 octobre 1895 qui fait en l'espèce la loi des parties, elles seraient exemptes de ce recours ;

Qu'en effet la dite police stipule au paragraphe 6 de l'article 4 et par dérogation aux articles précédents que les assureurs sont exempts de tout recours des affréteurs ou chargeurs, réclamateurs des marchandises, passagers ou équipage du navire assuré, exercé pour vice d'arrimage, chargement sur le pont, excès de charge, infractions de chartes-parties ou toutes autres fautes ou causes de recours, et qu'il résulte bien de cet article que les assurés ne peuvent en aucun cas

Digitized by Google

se prévaloir des articles précédents pour se faire indemniser du dommage survenu à la marchandise chargée dans le navire ;

Qu'en l'espèce, bien que la Société Navale de l'Ouest ait été l'objet d'une action récursoire du capitaine Beynon, il n'en demeurerait pas moins certain que les sommes que la dite Société lui a payées ont en fait uniquement servi à indemniser les chargeurs du dommage survenu à la cargaison ;

Que ce ne serait pas un motif, parce que les chargeurs ont reçu leur argent des mains du capitaine anglais payant jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes pour compte du capitaine du *Saint-Marc*, pour que la nature du recours fût modifiée ;

Qu'en dépit de la forme dans laquelle se présente l'affaire par suite des différentes instances précédentes, les compagnies seraient donc en fait recherchées à raison du recours des chargeurs et que, par application de la clause susvisée de la police, la demande devrait être écartée ;

Attendu qu'il ne saurait exister aucun doute sur l'obligation par les compagnies défenderesses de payer les sommes qui pourraient être dues pour avaries survenues au navire ; mais que, sans même qu'il y ait lieu de faire de distinction dans l'ensemble des sommes payées à Beynon par la Société Navale de l'Ouest, il est constant que les moyens de défense opposés par les compagnies défenderesses ne peuvent faire échec à la demande ;

Attendu en effet que, lors de l'instance qui a été introduite par le capitaine Beynon contre le capitaine Ledoré et contre la Société Navale de l'Ouest comme civilement responsable, cette dernière, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, a opposé d'abord devant le Tribunal de commerce du Havre, puis devant la Cour d'appel de Rouen, que Beynon agissait en fait comme subrogé aux droits des chargeurs ;

Que son action était bien la même et que, comme telle, elle était irrecevable à raison de la clause du connaissement ;

Attendu que le Tribunal de commerce d'abord, et la Cour de Rouen ensuite, ont examiné ce moyen et l'ont écarté ;

Attendu que la Cour de Rouen, confirmant sur ce point le jugement du Tribunal de commerce du Havre, s'exprime ainsi :

« Attendu que le recours du capitaine Beynon contre la Compagnie Navale de l'Ouest, pour le remboursement de

Digitized by Google

l'excédent de son paiement en ce qui concerne les avaries occasionnées à la cargaison est fondé sur le quasi-délit du capitaine Ledoré et sur la décision souveraine qui a condamné solidairement les deux capitaines dans une proportion déterminée sans distinction entre les avaries de la cargaison et les avaries du navire ;

« Que ce n'est ni comme mandataire ni comme gérant d'affaires que Beynon a dû acquitter la dette commune, mais contraint et forcé et en vertu de la condamnation solidaire prononcée contre lui ;

« Que c'est donc dans cette condamnation qui consacre le quasi-délit du capitaine et le fait générateur de la responsabilité civile de l'article 216 qu'il puise son droit de recours à l'exclusion de toutes subrogations dans les droits des chargeurs et sans par suite que la Compagnie Navale de l'Ouest puisse se prévaloir à son encontre de la clause d'irresponsabilité qui lie les chargeurs envers elle et qui n'est pas opposable aux tiers ;

« Qu'il y a donc lieu conformément à la décision entreprise de décider qu'aux termes de l'article 216, Beynon est bien fondé à recourir contre la Société Navale de l'Ouest pour l'excédent de sa dette et tant pour les avaries survenues au navire que pour celles de la cargaison » ;

Attendu que de ces dispositions de l'arrêt il faut surtout retenir, pour la solution du présent litige, que le recours du capitaine contre la Compagnie Navale de l'Ouest était fondé sur le quasi-délit du capitaine Ledoré et sur la décision souveraine qui avait condamné solidairement les deux capitaines ;

Que ce droit de recours a été puisé à l'exclusion de toute subrogation dans les droits des chargeurs ;

Que dans ces conditions, la Société Navale de l'Ouest ayant succombé dans une instance précédente parce qu'elle n'a pu faire accepter par le Tribunal de commerce du Havre et par la Cour de Rouen qu'il s'agissait en fait d'un recours des chargeurs, il est constant qu'on ne peut dans le procès actuel la débouter de sa demande contre les assureurs, en disant cette fois qu'il s'agit bien au contraire du recours des chargeurs, ce qui serait en contradiction absolue avec ce qui a été souverainement approuvé ;

Qu'il en résulte que, puisqu'il ne s'agit pas en l'espèce

Digitized by Google

d'un recours des chargeurs, le paragraphe 6 de l'article 4 ne peut recevoir son application ;

Qu'aux termes de l'article 3, les risques de recours de tiers exercés contre le navire assuré pour faits d'abordage sont garantis par l'assurance ;

Qu'il échet donc de faire en principe droit à la demande ;

Attendu toutefois que le Tribunal n'a pas les éléments nécessaires pour faire le compte des sommes dues par chacune des compagnies au procès ; qu'une instruction est nécessaire ;

Par ces motifs,

Dit que les compagnies défenderesses doivent garantir la Société Navale de l'Ouest de toutes les sommes payées par celle-ci comme conséquence et ce à titre de réparation de l'abordage du 20 juillet 1896 ;

Et avant faire droit au fond, tous droits et moyens respectivement réservés, ordonne que les parties se retireront devant le sieur Ancel, qu'il nomme d'office arbitre-rapporteur, avec mission d'établir les sommes dues par chaque compagnie.....

Dépens réservés. »

Du 21 décembre 1901. — Présid.: M. Racine; plaid.: Mes de Grandmaison (du barreau du Havre), Delarue, avocats, et Max Girard, agréé.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs des premiers juges,

Confirme. »

Du 14 mai 1903. — 4e ch. — Prés.: M. Berr; M. Trouard-Riolle, av. gén. (concl. conf.) ; plaid.: Mes Delarue et de Grandmaison (ce dernier du barreau du Havre), avocats (1).

Observation. — Voyez les décisions rendues dans cette affaire :

1° Le jugement du Tribunal de commerce du Havre, du 27 septembre 1897, ce Rec., XIII, p. 327, et l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen, du 15 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 334, fixant les responsabilités à la suite de l'abordage et

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

condamnant solidairement les capitaines envers les chargeurs du navire coulé, mais avec répartition des responsabilités entre eux.

2° Le jugement du Tribunal de commerce du Havre du 14 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 189 et l'arrêt de la Cour de Rouen du 6 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 632, accordant recours contre l'armateur du navire coulé en faveur du capitaine de l'autre navire qui avait été contraint de désintéresser complètement les chargeurs.

Voyez les notes sous ces diverses décisions.

Sur les clauses de garantie du recours des tiers et d'exonération du recours des chargeurs, comp. Nantes, 20 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 538.

COUR D'APPEL DE ROUEN

22 janvier 1902

Affrètement. Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité.

Navire : « Thérèse Heymann ».

Le capitaine, en se procurant des fonds pour les besoins du navire, oblige par cela même le navire, qui peut dès lors être saisi par les créanciers.

Il importe peu que le capitaine ait été choisi par les affréteurs du navire à l'exclusion des propriétaires : les affréteurs ont, en effet, par le fait de la location du navire, le mandat général de faire le nécessaire pour le salut du bâtiment, et le capitaine nommé par eux devient, par suite, le mandataire des propriétaires pour tout ce qui est relatif au navire et à son expédition.

Il importe peu également que le capitaine ait agi expressément comme agent des affréteurs, et affecté le fret à la garantie de son obligation.

CAP. KEY, MAC-NAB, ROUGIER ET Cie C. CONSTANTIN ET SES FILS ET CRÉDIT LYONNAIS.

Digitized by Google

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le capitaine Key en qualité qu'il agit a formé appel du jugement qui le condamne envers le Crédit Lyonnais au paiement d'une somme de 30.000 fr. et, en donnant acte à Constantin et fils de leur obéissance, a décidé que le montant total du fret par eux dû serait payé de la manière suivante : 17.500 fr. au capitaine Key et 7.318 fr. aux mains d'un séquestre à ces fins commis ;

Attendu qu'il résulte en fait des documents de la cause que, le 12 février 1901, le capitaine du steamer *Thérèse Heymann*, agissant comme agent des affréteurs en location, a souscrit, à Mobile, à l'ordre de Wittich, affréteur principal, un effet de liv. st. 4.000, valeur causée pour les débours nécessaires du navire avec affectation privilégiée sur le fret, le dit effet payable cinq jours après l'arrivée au port de Fécamp ;

Attendu que le navire est arrivé à Fécamp le 9 avril, et que, le 18 avril, le Crédit Lyonnais, tiers porteur de l'effet de liv. st. 4.000, fit dresser un protêt contre le capitaine Key, à la suite duquel il a été procédé dans les formes voulues par la loi à la saisie conservatoire du navire et du fret; que néanmoins la saisie conservatoire du navire a été levée le 20 avril, la mesure ne conservant ses effets que sur le fret;

Attendu qu'il est soutenu en appel par le capitaine Key et par Mac-Nab, Rougier et Cie, propriétaires du navire, parties intervenantes au procès devant la Cour, que le capitaine, en signant l'effet de liv. st. 4.000, a agi expressément comme agent des affréteurs en location et non comme agent de l'armement ; qu'il a affecté exclusivement le fret et non le navire à la garantie du paiement de l'effet souscrit ; que, d'autre part, les prêteurs de liv. st. 4.000, aux droits desquels se trouve le Crédit Lyonnais, ont fait confiance aux affréteurs et non aux propriétaires et que, dans ces conditions de fait et de droit, le Crédit Lyonnais n'avait aucun droit sur le navire et qu'en le saisissant il a commis une faute qui engage sa responsabilité dans la mesure du préjudice causé et que ce préjudice a consisté dans le retard du navire durant trois jours pendant lesquels il n'a pu se rendre au port de Barry, où il devait être réparé, et durant lesquels, comme durant le temps de réparations et d'innavigabilité, le prix de la location était suspendu aux termes de l'article 16 de la charte-partie ;

Mais attendu que le capitaine Key, en se procurant des

Digitized by Google

fonds pour les besoins du navire, a obligé par cela même le navire lui-même, bien qu'il n'ait agi expressément qu'au nom des affréteurs en location ;

Attendu qu'aux termes de l'article 316 du Code de commerce combiné avec les articles 223 et 232 du même Code, le capitaine qui, comme dans l'espèce, contracte un emprunt pour les débours nécessaires au navire, en dehors de la demeure des propriétaires, engage tout à la fois le navire ainsi personnalisé auquel il a fourni les moyens de continuer son voyage et les propriétaires dont il a sauvegardé les droits au paiement des loyers ;

Attendu qu'il importe peu que le capitaine ait été choisi par les locataires ou affréteurs à l'exclusion des propriétaires dont il n'est pas le préposé et que, par cela même que les locataires ont le mandat général de faire le nécessaire pour le salut du bâtiment, le capitaine qu'ils ont nommé devient le mandataire des propriétaires pour tout ce qui est relatif au navire et à son expédition dans les termes de l'article 216, si bien qu'aux termes de l'art. 191 du même Code, les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du navire pendant son dernier voyage sont expressément déclarées privilégiées :

Qu'il en résulte que le Crédit Lyonnais, en sa qualité de tiers porteur de l'effet protesté de liv. st. 4.000, souscrit par le capitaine Key pour les débours nécessaires au navire, était bien fondé à saisir conservatoirement le navire ;

Qu'il n'a donc fait aucune faute en usant de son droit légitime et qu'aucune responsabilité ne saurait l'atteindre à raison du préjudice que la mesure conservatoire a occasionné aux propriétaires du *Thérèse Heymann*, sans même qu'il y ait lieu de rechercher la réalité et l'importance de ce préjudice ;

. . . . . .

Par ces motifs,

En déclarant recevable l'intervention de Mac-Nab, Rougier et Cie,

Rejette les conclusions du capitaine Key et des parties intervenantes comme injustes et mal fondées ;

En conséquence, confirme le jugement attaqué. »

Du 22 janvier 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Delrieu, av. gén. ; plaid. : Mes Govare (du barreau de Paris) et O. Marais, avocats.

Digitized by Google

Observation. — La jurisprudence française semble admettre que, malgré l'affrètement du navire, le propriétaire reste responsable envers les tiers des actes du capitaine, lorsqu'il l'a choisi lui-même. Voyez Cassation, 24 février 1894, ce Rec., X, p. 5 ; Marseille, 26 juillet 1886, *ibid.*, II. p. 182 et la note critique ; Aix, 2 mars 1887, *ibid.*, II, p. 664 ; Dunkerque, 20 mai 1891, *ibid.*, VII, p. 24 et les décisions citées en note.

La jurisprudence étrangère se prononce en général en sens contraire. Voyez Haute Cour de justice, 1er décembre 1887, *ibid.*, III, p. 604 ; Christiania, 18 juillet 1887, *ibid* , IV, p. 591 ; Chambre des Lords, 16 décembre 1892, *ibid.*, VIII, p. 703. Comp. Cour suprême de Labrador, 1888, *ibid.*, IV. p. 194 ; Chambre des Lords, 14 novembre 1892, *ibid.*, IX, p. 58 ; Cour du district de Massachussetts, 1er août 1902, *ibid.*, XVIII, p. 915 Voyez cependant Alexandrie, 25 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 555.

Mais le propriétaire du navire est-il encore responsable, au moins sur son navire, lorsque c'est l'affréteur qui a choisi le capitaine ? Voyez pour l'affirmative Marseille, 14 janvier 1861, *H.*, 61.2.154 ; pour la négative Havre, 1er juin 1879, *H.*, 79.1.208. Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 192. Comp. en matière de quasi délits commis par le capitaine, Rouen, 28 janvier 1903, *ibid.*, XVIII. p. 621 et la note ; cet arrêt marque bien la tendance de la jurisprudence, lorsqu'il indique que la responsabilité civile de l'armateur ne résulte pas du contrat de préposition, mais bien plutôt de la qualité de propriétaire du navire.

Les motifs du jugement rapporté, aux termes desquels les affréteurs du navire « ont le mandat général de faire le nécessaire pour le salut du bâtiment », semblent admettre que le propriétaire serait responsable des obligations contractées par les affréteurs eux-mêmes dans l'intérêt du navire. Voyez sur ce point Marseille, 1er août 1902, ce Rec . XVIII, p. 83 et la note ; Aix, 11 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 636. Comp. Cour de district de l'Etat de Washington, 29 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 727 ; Cassation roumaine, 7 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 375.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE RENNES

14 mai 1903

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves non interverti. Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité.

Navire : « Tamaya »

En matière d'assurance sur facultés la preuve de l'embarquement est à la charge de l'assuré.

Au contraire la preuve de la mise à terre, qui, d'après la police, fait cesser les risques, est à la charge de l'assureur.

Mais l'assureur n'a pas à prouver la livraison.

Cet ordre de preuve n'est pas interverti par ce fait que le navire a fait escale dans un port intermédiaire, pour y débarquer des marchandises destinées à ce port.

A défaut de preuve de la mise à terre, l'assureur est donc responsable, lorsque le navire a péri corps et biens dans le port de destination.

LEROUX C. ASSUREURS.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant qu'il est constant que le *Tamaya* a péri corps et biens, en rade de Saint-Pierre (Martinique) le 8 mai 1902, au moment de l'explosion volcanique du mont Pelé, et que la compagnie d'assurances ne conteste pas que ce sinistre doive être qualifié fortune de mer, soit que le navire ait été englouti dans un raz de marée, soit qu'il ait été atteint par le feu du volcan ; mais qu'elle prétend n'être plus responsable des marchandises qui, suivant elle, auraient été préalablement débarquées ;

Considérant que la seule question que soulève le procès est donc de savoir qui des assureurs ou de l'assuré doit supporter la perte du chargement ;

Considérant que Leroux avait chargé à Nantes sur le

Digitized by Google

Tamaya 500 balles de farine à destination de la Guadeloupe et 500 autres estimées 12.500 fr. à destination de Saint-Pierre de la Martinique, le tout assuré à diverses compagnies dont la responsabilité s'étendait à la compagnie intimée, ayant joué dans cette opération le rôle d'apériteur ;

Considérant qu'après avoir déchargé les 500 balles destinées à la Guadeloupe, le *Tamaya* fit voile pour la Martinique où il arriva le 25 avril, en rade de Saint-Pierre ;

Considérant qu'il est impossible de savoir ce qui s'est passé à bord de ce navire depuis ce jour jusqu'à celui de la catastrophe, et si les 500 dernières balles de farine avaient été ou non déchargées dans l'intervalle, les documents de la cause ne fournissant sur ce point que des présomptions assez vagues, qui d'ailleurs se détruisent mutuellement ; qu'il en est ainsi notamment des renseignements fournis par Susbielle et par Bellonie, consignataires, l'un du navire, l'autre des marchandises, bien qu'on doive reconnaître que les détails donnés par ce dernier pour expliquer l'absence de déchargement semblent attribuer plus d'autorité à son témoignage ;

Considérant que la question, ne pouvant être résolue en fait, doit l'être par application des principes généraux de droit ;

Considérant que les marchandises dont s'agit étaient assurées aux termes d'un avenant du 21 février 1902, formant annexe à la police du 7 janvier précédent, dont l'article 4 est ainsi conçu : « Les risques courent du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée et finissent au moment de la mise à terre, au point de destination » ;

Considérant que la seule preuve incombant à Leroux est celle du chargement effectué des marchandises et de leur perte par fortune de mer, ainsi qu'il résulte implicitement de l'article 383 du Code de commerce ; tandis que de son côté la compagnie d'assurances doit, pour établir la fin du risque, prouver que les marchandises avaient été mises à terre, conformément à la police ci-dessus ;

Considérant que la preuve du chargement, qui d'ailleurs n'est pas contesté, résulte à suffire du connaissement, des factures et du paiement du fret et qu'il est incontestable qu'à partir du chargement la marchandise était au risque des assureurs ;

Considérant que ceux-ci prétendent vainement que, le *Tamaya* ayant fait escale à la Guadeloupe et débarqué dans

Digitized by Google

cette île les 500 balles de farine chargées pour cette destination, Leroux serait, à partir de ce moment, tenu de prouver que le surplus du chargement, destiné à la Martinique, se trouvait encore à bord au moment de la perte du navire;

Que cette prétention ne repose sur aucune base sérieuse et qu'il serait contraire à toutes les règles, en matière de preuve, d'induire du fait de l'escale. prévu d'ailleurs par l'avenant du 21 février 1902, le déchargement possible à la Guadeloupe de tout ou partie des marchandises destinées à la Martinique, hypothèse qui ne saurait autoriser l'interversion de l'ordre suivant lequel la preuve doit être administrée de part et d'autre;

Considérant que, si la compagnie intimée n'est pas tenue d'établir le fait de la livraison des 500 balles de farine au consignataire lui-même, elle doit tout au moins justifier de leur mise à terre conformément à l'article 4 de sa police, à défaut de quoi, la marchandise étant présumée toujours à bord, on doit admettre qu'elle a péri avec le navire;

Considérant que cette justification n'est nullement fournie;

Par ces motifs,

Infirme le jugement dont appel;

Valide le délaissement des 500 balles de farine pris en charge par le *Tamaya*;

Condamne le Cercle des assureurs, ès-qualités, à payer à Leroux la somme de 12.500 fr., montant de l'assurance;

Dit qu'il n'y a lieu de donner acte à ce dernier de réserves qui ne sont pas précisées;

Déboute les parties de toutes conclusions contraires;

Ordonne la restitution de l'amende;

Et condamne la Compagnie intimée aux dépens de première instance et d'appel. »

Du 14 mai 1903. — 2e ch. — Prés.: M. Guillaumin; M. La Couture, av. gén.; plaid.: Mes Dyèvre et Pichelin (du barreau de Nantes), avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Nantes infirmé par le présent arrêt, du 23 août 1902, ce Rec., XVIII, p. 193 et la note; *adde* le jugement du même Tribunal rendu dans cette affaire, du 28 janvier 1903, *ibid.*, XVIII, p. 669 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

17 juin 1902

Vente. Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité. — Traite documentaire. Banque chargée de l'encaissement. Acheteur. Insuffisance des documents. Refus de paiement. Banque. Avis au vendeur Lettre suffisante. Avis télégraphique non obligatoire.

Navire : « Ville-de-Carthage ».

I. — Lorsqu'une marchandise vendue est payable par traite documentaire, il est d'un usage constant de joindre à la traite la facture, la police d'assurances, le certificat de pesage et le jeu complet des connaissements.

Le vendeur est en faute de ne joindre à la traite que deux exemplaires du connaissement sur trois qu'il détient, car le capitaine a le droit de refuser la livraison à défaut de présentation de tous les exemplaires du connaissement.

Le vendeur est donc responsable des frais supplémentaires de déchargement, mise sur quai, droits de quai, etc., occasionnés par le retard qu'il a mis à envoyer le troisième exemplaire du connaissement.

II. — La Banque chargée par le vendeur de présenter une traite documentaire à l'encaissement, n'est pas tenue, si le paiement est refusé par suite de l'insuffisance des documents, d'en aviser télégraphiquement le vendeur ; un avis par lettre suffit.

UNDERWOOD ET SON C. LOEB ET Cie, COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE ET CRÉDIT LYONNAIS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la demande est relative à un supplément de frais non prévus à 2.166 balles paille chargées à Alger par

Digitized by Google

Loeb et Cie à bord de la *Ville-de-Carthage*, à destination d'Anvers, à ordre ;

Attendu que les pailles litigieuses étaient payables contre remise des connaissements réguliers au Comptoir National d'Escompte, à Dunkerque ;

Attendu que Underwood et Son, à qui la marchandise était destinée, donnèrent instructions au Comptoir d'Escompte de Dunkerque, le 3 janvier 1902, d'en payer la valeur sur la présentation de la traite accompagnée de la facture et du jeu complet des connaissements établis à ordre et endossés en blanc et du certificat de poids ;

Attendu que Loeb et Cie chargèrent l'agence du Crédit Lyonnais à Alger de faire encaisser par celle de Dunkerque la traite fournie par eux accompagnée de deux exemplaires du connaissement seulement ;

Attendu que ces documents, partis d'Alger le 7 janvier, arrivèrent le 11 à Dunkerque au Crédit Lyonnais, qui les présenta le même jour au Comptoir National d'Escompte pour en opérer le recouvrement ;

Attendu que celui-ci refusa de payer la traite parce qu'elle n'était accompagnée que de deux connaissements sur trois qu'il exigeait ;

Attendu que le Crédit Lyonnais avisa le même jour l'agence d'Alger par lettre et que cette agence communiqua celle-ci à Loeb et Cie le 15 ;

Attendu que ces derniers répondirent le 16 en envoyant le connaissement manquant et prièrent l'agence d'Alger de télégraphier à l'agence de Dunkerque de garantir le Comptoir National d'Escompte afin d'éviter tout retard dans le déchargement du navire, ce qui fut fait ;

Attendu que, pendant cet intervalle, le vapeur *Ville-de-Carthage* était arrivé à Anvers le 13 ;

Attendu qu'Underwood et Son, à Anvers, se présentèrent pour réclamer la marchandise et la placer dans des barges amenées le long du bord du vapeur ; mais que le capitaine refusa de la leur délivrer parce qu'ils ne produisaient aucun connaissement ; qu'il refusa aussi de placer la marchandise en bateaux et la fit mettre d'office à quai et bâcher ;

Attendu que ces opérations entraînèrent des frais supplémentaires, qu'augmentèrent encore par la suite la mise en wagons et le transport par fer jusqu'à Gand, frais qui font

Digitized by Google

aujourd'hui l'objet du litige et sur le chiffre desquels les parties ne sont pas d'accord ;

Attendu que Loeb et Cie soutiennent ne rien devoir de ce chef, prétendant avoir régulièrement opéré en se conformant à la loi et aux usages et qu'en tous cas, si une faute avait été commise, elle incomberait au Crédit Lyonnais à qui ils reprochent de ne pas les avoir avertis par télégramme au lieu de lettre, ce qui aurait permis d'éviter tout retard ;

Attendu qu'ils demandent, en cas de condamnation, à être garantis par le Crédit Lyonnais et réclament à Underwood et Son des dommages intérêts pour ne pas avoir payé leur traite à temps ;

Mais attendu qu'on ne saurait exiger du Crédit Lyonnais un mode de correspondance pour lequel rien n'avait été prévu ;

Attendu que le Crédit Lyonnais ne pouvait se douter de ce qui se passait à Anvers ;

Que Loeb et Cie ne lui avaient fait aucune recommandation ;

Attendu que le Crédit Lyonnais n'avait pas d'autre mandat que de présenter la traite à l'encaissement ;

Attendu que le reproche que lui font Loeb et Cie ne présente pas le caractère de gravité qu'ils lui attribuent et n'a eu au surplus aucune influence sur les faits à Anvers ;

Attendu en effet que le vapeur *Ville-de-Carthage* est arrivé en ce port le 13 et que ce n'est que le 16 que Underwood et Son informaient Loeb et Cie du refus du capitaine ;

Attendu que par l'avis télégraphique de l'agence d'Alger du même jour les difficultés étaient réglées à Dunkerque ;

Attendu que le Comptoir National d'Escompte à Dunkerque a observé strictement les instructions de ses commettants qui lui avaient donné ordre de ne payer la traite qu'accompagnée du jeu complet des connaissements ;

Attendu que le Crédit Lyonnais et le Comptoir National d'Escompte n'ayant pas commis de faute doivent être mis hors de cause sans dépens ;

Attendu qu'il est d'un usage constant entre vendeurs et acheteurs de joindre à la traite les documents tels que facture, police d'assurances, certificat de pesage et le jeu complet des connaissements ;

Attendu qu'il faut attribuer à une négligence de la part de

Digitized by Google

Loeb et Cie, le fait d'avoir omis de joindre le troisième exemplaire du connaissement;

Attendu que le capitaine avait le droit d'agir comme il l'a fait et que les frais supplémentaires faits à Anvers et par la suite sont la conséquence de la faute de Loeb et Cie qui doivent en être déclarés responsables vis-à-vis d'Underwood et Son ;

Attendu qu'il n'a pas été conclu sur l'importance des frais ;

Par ces motifs,

Met hors de cause sans dépens le Crédit Lyonnais et le Comptoir National d'Escompte;

Condamne Loeb et Cie à payer à Underwood et Son avec les intérêts judiciaires et les dépens les frais supplémentaires faits à Anvers ;

Fixe l'audience du 1er juillet prochain pour plaider sur leur importance. »

Du 17 juin 1902. — Prés. : M. Ladureau, prés. ; plaid. : Mes Dufour, Morael, Bultheel et de Lesdain, avocats (1)

Observations. — I-II. — Le Tribunal de commerce du Havre et la Cour de Rouen ont décidé que l'acheteur « c. a. f. paiement par traites documentaires » est tenu d'accepter les traites accompagnées d'un seul exemplaire du connaissement. Mais ces décisions paraissent lui réserver le droit de ne payer que contre remise de tous les exemplaires. Voyez Havre, 18 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 95 et la note ; Rouen, 23 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 298.

En principe lorsque le connaissement est créé à plusieurs exemplaires, le porteur d'un seul exemplaire peut-il exiger la livraison ? Pour l'affirmative voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t V, n° 724.

(1) Communication de Me Bultheel, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

15 mai 1903

Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité.

Navire : « Degama ».

La clause d'un connaissement créé aux Etats-Unis et se référant d'ailleurs à l'Harter Act, aux termes de laquelle le chargement et l'arrimage seront effectués conformément aux instructions d'experts désignés, dont le certificat est par avance accepté comme preuve concluante de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant, est nulle comme clause d'exonération, par application de l'Harter Act.

La force probante du certificat délivré par les experts peut être détruite par la preuve contraire.

Cette preuve est faite, s'il est établi que les avaries ont été causées aux marchandises par l'eau qui s'échappait de la caisse à eau en mauvais état et munie d'une garniture insuffisante.

Dès lors l'armateur et le capitaine sont responsables des avaries.

P. Wounen et Cie c. cap. Bridge et Elder Dempster and Co.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que l'intervention des armateurs n'est pas contestée ;

Attendu que le chiffre du fret ne l'est pas non plus;

Attendu que le capitaine et les armateurs se déclarent couverts contre toute réclamation pour avaries de la cargaison par la présentation aux réclamateurs du certificat de la Chambre des assureurs de la Nouvelle-Orléans, certificat

Digitized by Google

dont la valeur décisive a été acceptée pour elles-mêmes et pour leurs représentants par toutes les parties concourant à l'affrètement ;

Attendu que cette condition n'est pas tellement absolue qu'il soit impossible de prouver contre le certificat soit l'erreur de ceux qui l'ont délivré soit la faute du capitaine ;

Attendu que la loi américaine qui régit le contrat actuel interdit certaines stipulations qui, sous forme de conventions mutuellement agréées, imposent aux chargeurs l'irresponsabilité des armateurs, capitaines ou autres intéressés ;

Attendu que les règlements invoqués par le certificat ont trait à l'arrimage concernant la bonne navigabilité des navires. mais ne prescrivent rien quant au fardage et à la sécurité de la marchandise ;

Attendu qu'il est établi d'après les constatations des experts que les avaries dont Wounen et Cie demandent le paiement ont été causées par l'eau qui s'échappa de la caisse à eau en mauvais état et autour de laquelle le capitaine avait négligé de mettre une garniture pour empêcher la détérioration de la marchandise ;

Attendu que, le fait de l'avarie n'étant justifié par aucune fortune de mer, le capitaine est responsable de son manque de précaution ;

Quant aux armateurs :

Attendu que la clause par laquelle ils prétendent s'exonérer des fautes commerciales de leurs capitaines est nulle d'après l'article 1er de la loi américaine du 13 février 1893 ;

Attendu que la somme réclamée par P. Wounen et Cie est justifiée quant aux avaries par les rapports des experts et le cours des maïs, et pour les frais de mise à quai par les usages du port ;

Par ces motifs,

Admet Elder Dempster and Ce, armateurs à Liverpool, intervenants pour le jugement leur être commun avec les parties en cause, les déboute conjointement avec le capitaine Bridge de leurs conclusions, les condamne à payer à P. Wounen et Cie avec les intérêts judiciaires et les dépens, qui comprennent les frais d'expertise, la somme de 1.614 fr. 75 pour avaries et frais supplémentaires ;

Donne acte aux parties de l'offre faite par P. Wounen et Cie de payer le solde du fret, dit qu'en réalisant cette offre ils seront valablement libérés. »

Digitized by Google

Du 15 mai 1903. — Plaid. : Mes Bultheel et Hovelt, avocats (1).

Observation. — La clause du connaissement invoquée par l'armateur et le capitaine était ainsi conçue : « Il est aussi mutuellement convenu que le transporteur chargera et arrimera la cargaison en conformité avec les instructions des experts du New-Orléans Board of Underwriters et que les chargeurs, propriétaires et consignataires de la marchandise, accepteront le certificat des dits experts comme preuve concluante que le navire a été convenablement préparé sous tous points pour recevoir la cargaison et que la marchandise et toute autre cargaison à bord ont reçu un fardage convenable et ont été bien arrimées ».

Jurisprudence constante en ce qui concerne la nullité des clauses d'exonération contraires à l'Harter Act. Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 227; Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 478. Comp. Havre, 12 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 659 et la note; Cour suprême de Suède, 17 décembre 1900, *ibid.*, XVII, p. 378 et la note.

D'après la Cour de cassation, le capitaine et par suite l'armateur sont responsables de l'arrimage, alors même qu'il est effectué sous l'inspection d'experts désignés par la charte-partie ou le connaissement. Voyez Cassation, 12 avril 1902, *ibid.*, XVIII, p. 5 et la note.

(1) Communication de Me Bultheel, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

24 mars 1903

Assurances sur corps. Police française. Article 17. Trajet pour aller au port de réparation en dehors des opérations commerciales. Assurances à terme. Prime mensuelle suspendue. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Port. Réparations impossibles ou dispendieuses. Trajet jusqu'au port de réparation. Application. Trajet de la haute mer au port de relâche. Inapplication. — Assurances sur corps. Navire. Port étranger. Réparations. Taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II. Montant supérieur. Perte de la francisation et du droit à la prime. Navire. Réparations. Droit de les faire en France. Armateur. Intérêt à rentrer en France. Modifications au navire. Opération commerciale. Police française. Article 17. Suspension du cours de la prime. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Inapplication. — Assurances sur corps. Navire. Etat avant l'avarie. Remise à l'état identique non exigée. Etat équivalent. Tare. Diminution de valeur. Indemnité due. — Assurances sur corps. Bureau Véritas. Navire coté avant l'assurance. Réparations. Expert. Surveillance. Honoraires. Charge de l'assureur. Frais de renouvellement économisés. Déduction. Navire. Travaux pour compte de l'assuré. Honoraires proportionnels. Déduction. — Assurance sur corps. Indemnité. Intérêts. Cours du jour où elle était payable d'après la police.

Navire : « Lion ».

I. — L'article 17 de la police française d'assurances sur corps, qui, par dérogation à l'article 20, met à la charge des assureurs les vivres et gages de l'équipage et suspend le cours de la prime mensuelle dans les assurances à terme, ne vise que le cas où le navire, se trouvant dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, se rend dans un autre port où elles seront moins onéreuses.

Il ne saurait donc s'appliquer au trajet fait de la haute mer pour relâcher dans le port le plus voisin.

II. — Lorsque le navire se trouve dans un port étranger et que, le montant des réparations à effectuer étant supérieur au taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II (six francs par tonneau de jauge avant la loi du 7 avril 1902),

Digitized by Google

ces réparations ne peuvent être effectuées dans un port étranger sans que le navire perde la francisation et le droit à la prime, les assureurs ne sauraient s'opposer à ce que le navire rentre en France pour faire effectuer les réparations.

Mais, même dans ce cas, si l'armateur a lui-même intérêt à ce que le navire rentre dans un port de France, si, par exemple, il y fait effectuer pendant les réparations des modifications importantes à son navire, le trajet du port étranger en France n'ayant pas été fait exclusivement en vue des réparations et en dehors des opérations commerciales du navire, l'article 17 de la police française d'assurances sur corps, qui suspend le cours de la prime mensuelle et met les gages et vivres de l'équipage à la charge des assureurs, ne saurait s'appliquer.

III. — L'obligation de l'assureur n'est remplie que si le navire est remis dans un état absolument identique à celui où il se trouvait avant l'avarie.

Si donc, pour éviter dans l'intérêt commun des dépenses excessives, il est admis qu'on peut se borner à remettre le navire dans un état équivalent, l'assureur doit payer en outre une indemnité de dépréciation commerciale, notamment pour la tare qui est produite par les réparations et qui occasionne une diminution de valeur nulle au point de vue intrinsèque, mais appréciable en opinion.

IV. — Les assureurs sont tenus de rembourser à l'assuré les honoraires de l'expert du Bureau Véritas qui a surveillé les réparations à la charge des assureurs, si le navire était coté au Bureau Véritas avant l'assurance.

Mais il faut déduire de la somme due à l'assuré le montant de l'économie qu'il a réalisée en évitant les frais de renouvellement de la cote qui allait expirer.

De même il y a lieu à déduction, si l'expert a surveillé des travaux effectués au navire pour le compte de l'assuré.

V. — Les intérêts de l'indemnité d'assurance courent du jour où cette indemnité était payable d'après la police.

LES FILS DE A. DEUTSCH C. ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu les rapports d'experts déposés les 14 août et 24 septembre 1901, 14 mai et 2 juillet 1902 ;

Digitized by Google

Attendu qu'à la suite du dépôt de ces rapports, Deutsch et Cie ont, à la date du 12 novembre 1902, signifié à Rose, secrétaire du Comité des assureurs du Havre, pris comme représentant les assureurs sur corps du steamer le *Lion*, son compte de réparations s'élevant à la somme de 186.630 fr. 79; qu'ils l'ont assigné en paiement de cette somme avec intérêts de droit et dépens et ont demandé l'exécution provisoire nonobstant appel et sans caution, tout au moins du chef des sommes non contestées par les assureurs; qu'ils se réservaient enfin de plus amplement conclure et notamment de former une demande additionnelle au sujet de divers articles restés en litige dans le règlement des avaries qui avaient été réparées à Queenstown de janvier à mai 1901;

Attendu que par leurs conclusions ils se portent additionnellement demandeurs:

1° De 2.720 fr 40, montant de la prime d'assurance, dont la ristourne leur est due pour le trajet de Santander et Bilbao au Havre et qu'ils ont omis de faire figurer dans leur compte signifié;

2° De 100 fr. pour rectification d'une erreur matérielle qu'ils ont commise en faisant figurer dans leur compte signifié pour 2.464 fr. 60 les frais du troisième rapport d'experts qui se sont élevés à 2. 564 fr.. 50; et 40 fr. 35 débours relatifs au quatrième rapport et réclamés ultérieurement par les experts, soit ensemble 140 fr. 35;

3° Pour les sommes leur restant dues sur les avaries de Queenstown, soit: liv. st. 58 16, pour frais du Véritas; liv. st. 340. 17. 2 pour frais du trajet en mer. de la relâche de Queenstown et retour; ensemble liv. st. 399. 03. 2, soit au change de 25 fr. 20, 10.059 fr. 20;

Qu'ils demandent en outre que tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement, qui peuvent être encourus, soient compris à titre de dommages-intérêts dans les dépens qui devront être mis à la charge des assureurs;

Attendu que Rose ès qualités ne s'oppose pas à la rectification de l'erreur matérielle de 140 fr. 35;

Attendu qu'il prétend déduire du compte dont Deutsch et Cie demandent le paiement: 1° les dépenses antérieures à l'arrivée du steamer le *Lion* au Havre, à l'exception des frais à Santander et des frais autres que les vivres et gages de l'équipage résultant de la relâche à Bilbao;

2° Les avaries de machine laissées par les experts au compte

Digitized by Google

du navire comme ne provenant pas de l'échouement de Santander, avaries dont le montant est de 14.028 fr. 90 ;

3° Tous les frais accessoires se référant à l'entrée, à la sortie et au mouvement de port au Havre, frais faisant double emploi avec ceux de la relâche à Bilbao, où les demandeurs pouvaient et devaient faire effectuer les réparations, tous les frais de commission et honoraires au courtier et à l'agent du Véritas ;

4° La somme de 57.750 fr. représentant la prétendue dépréciation commerciale du navire ;

5° Celle de 7.145 fr. 60 pour prétendue perte de fret ;

Qu'il repousse en outre leurs demandes additionnelles relatives à la relâche de Queenstown ; qu'il demande acte de ce que les assureurs sont prêts à régler sur ces bases qui devront être adoptées pour l'établissement du compte à faire soit par les parties, soit par les experts et conclut à ce que Deutsch et Cie soient déboutés de toutes fins et conclusions contraires et condamnés aux dépens ;

Attendu que Deutsch et Cie consentent à déduire de leur compte la somme de 1.000 francs pour honoraires de courtier maritime chargé d'assister aux expertises ;

Attendu qu'en résumé les questions à résoudre par le Tribunal sont les suivantes :

1° Y a-t-il lieu, par application de l'article 17 de la police, de mettre à la charge des assureurs :

D'une part, les vivres et gages de l'équipage pendant le séjour du navire à Bilbao et le trajet de Bilbao au Havre, et les frais de port au Havre ; d'autre part, les vivres et gages pendant le trajet aller et retour effectué en vue de la relâche à Queenstown et de décider en outre qu'ils devront ristourner la prime d'assurance qui ne devait pas courir pendant ce trajet ?

2° Les avaries de machine, laissées par les experts à la charge du navire et s'élevant à la somme de 14.028 fr. 90, doivent-elles être supportées par les armateurs ou par les assureurs ?

3° Les assureurs doivent-ils rembourser à Deutsch et Cie les honoraires de l'inspecteur du bureau Véritas relatifs à la surveillance des réparations effectuées tant au Havre qu'à Queenstown ?

4° Y a-t-il lieu d'accorder à Deutsch et Cie une indemnité

Digitized by Google

pour la dépréciation commerciale du navire et pour la perte du fret?

Sur le premier point :

Attendu que les deux derniers paragraphes de l'article 20 de la police sont ainsi conçus :

« Dans les règlements d'avaries particulières, les vivres et gages d'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 17 ;

Les dits vivres et gages de l'équipage sont toujours réputés charge du fret » ;

Attendu que l'article 17, auquel renvoie l'article 20, prévoit deux cas où la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme, et où les vivres et gages de l'équipage sont à la charge des assureurs;

Que le paragraphe de cet article que Deutsch et Cie invoquent à l'appui de leurs prétentions est ainsi conçu ;

« Pendant les trajets faits spécialement en dehors des opérations commerciales du navire pour aller au port de réparation et en revenir, la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme, les vivres et gages de l'équipage et les frais de remorquage sont mis à la charge des assureurs » ;

Attendu que des dispositions de l'article 20 il résulte que ce n'est qu'à titre exceptionnel que les vivres et gages de l'équipage sont supportés par les assureurs ; que les exceptions à la règle générale posées par cet article sont limitatives et doivent être appliquées strictement au cas prévu ;

Attendu que pour dégager le sens précis du troisième paragraphe de l'article 17 il convient de l'interpréter par les autres paragraphes du même article; que tous ils visent un même cas, celui où le navire, ayant éprouvé des avaries à la charge des assureurs et se trouvant dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, se rend dans un autre port où elles pourraient s'effectuer plus économiquement;

Que le troisième paragraphe complète les dispositions du même article en stipulant que la prime ne courra pas dans les assurances à terme, et que les vivres et gages de l'équipage sont à la charge des assureurs, si le trajet est fait spécialement pour aller au port de réparation et en revenir en dehors des opérations commerciales du navire ;

Que les pouvoirs conférés au capitaine et l'exception faite

Digitized by Google

à la disposition générale de l'article 20 s'expliquent par l'intérêt qu'ont les assureurs à ce qu'aucune crainte d'engager sa responsabilité et aucune considération de dépenses supplémentaires pouvant rester à la charge du navire, n'empêchent le capitaine de quitter un port de relâche où les réparations sont impossibles ou trop dispendieuses et de gagner dans l'intérêt des assureurs un autre port où elles pourront s'effectuer plus économiquement ;

Que ces considérations ne sauraient s'appliquer au trajet fait de la haute mer pour relâcher dans le port le plus voisin, que le capitaine agit alors pour la sauvegarde de tous les intérêts, pour son salut et celui de l'équipage ;

Que les dispositions de l'article 17, qui ne visent que le trajet de port à port, ne sont pas applicables en pareil cas et que les vivres et gages de l'équipage pendant le trajet fait en pleine mer en vue de la relâche de Queenstown doivent donc rester à la charge de Deutsch et Cie par application des dispositions générales de l'article 20 *in fine* ; qu'il n'y a pas lieu dès lors à la ristourne de la prime afférente à ce trajet ;

En ce qui concerne le paiement des vivres et des gages de l'équipage à Bilbao et pendant le trajet de Bilbao au Havre et les frais de port au Havre ;

Attendu que, pour refuser le paiement de ces dépenses, les assureurs soutiennent que les réparations auraient pu et dû se faire à Bilbao, et que, si le navire est venu au Havre, c'est dans l'intérêt exclusif de ses armateurs qui y avaient commandé des chaudières :

Attendu que, si l'article 17 de la police donne au capitaine les pouvoirs les plus étendus pour choisir le port où il devra faire réparer son navire, c'est à condition que les réparations soient impossibles ou trop dispendieuses dans le port de relâche et qu'en gagnant un autre port il agisse dans l'intérêt des assureurs et comme s'il n'était pas assuré ;

Attendu qu'aux termes de la loi du 27 vendémiaire an II, qui alors n'avait pas été modifiée, un navire français ne pouvait pas faire procéder dans un port étranger à des réparations d'une importance supérieure à 6 francs par tonneau de jauge sans perdre le bénéfice de la francisation, si, malgré ses avaries, il avait reçu un certificat de navigabilité ;

Attendu qu'une première expertise consulaire à Santander

Digitized by Google

avait conclu que le *Lion* pouvait entreprendre sans réparations préalables un voyage jusqu'au Havre ;

Que cependant Deutsch et Cie avaient, sur la demande des assureurs, envoyé leur navire à Bilbao, où il devait entrer en cale sèche ; que, diverses circonstances s'étant opposées à ce qu'il y entrât, une nouvelle expertise avait été ordonnée dans ce port à la requête des assureurs et qu'elle avait conclu que le navire pouvait prendre la mer et se rendre au Havre sans risque ni péril ; que d'autre part les experts estimaient que les réparations des avaries s'élèveraient à 80.000 fr.;

Qu'en présence de ce chiffre infiniment supérieur à la quotité de 6 francs par tonne de jauge et du certificat de navigabilité accordé à deux reprises au navire, il était impossible de faire procéder aux réparations à Bilbao sans faire perdre au navire sa francisation et par voie de conséquence son droit à la prime ;

Qu'assurant un navire français jouissant de la prime, les assureurs devaient savoir que les réparations ne pourraient pas, à moins de nécessité absolue dûment constatée, s'effectuer dans un port étranger; que c'est donc à tort qu'ils se sont opposés au départ de Bilbao ; que tous les frais faits tant à Santander que dans ce port, y compris les vivres et gages de l'équipage jusqu'au départ de Bilbao, doivent donc être mis à leur charge et que leur prime ne doit pas courir pendant ce temps ;

Mais attendu que le troisième paragraphe de l'article 17 exige, pour que les frais résultant du trajet de port à port soient supportés par les assureurs, que ce trajet soit fait spécialement pour aller au port de réparation et en dehors des opérations commerciales du navire, d'où il suit que l'assuré ne peut pas faire supporter aux assureurs les frais d'un trajet qu'il aurait fait en tout cas et qui par conséquent n'est pas fait spécialement dans leur intérêt ;

Attendu que Deutsch et Cie, dont les efforts ont tendu dès le début à obtenir des assureurs l'autorisation de faire venir leur navire au Havre à l'exclusion de tout autre port français, ne peuvent pas soutenir sérieusement que le navire y soit venu dans le seul but de réparer les avaries à la charge des assureurs ;

Attendu en effet qu'il est constant qu'ils avaient traité avec un constructeur du Havre, port d'attache de leur navire, pour la fourniture de quatre chaudières et leur installation com-

Digitized by Google

plète, et pour d'importants travaux de modifications des soutes à charbon qui étaient installées dans des conditions défectueuses ;

Que dans le cahier des charges rédigé par les experts la présence de deux ateliers différents sur le navire était prévue par l'article 9 ainsi conçu :

« L'adjudicataire des travaux devra prendre ses dispositions pour ne pas gêner les travaux intérieurs du changement des chaudières, travaux qui doivent être exécutés simultanément avec les siens » ;

Que le jugement en date du 11 septembre autorisait Deutsch et Cie sur leur demande à procéder de suite à leurs frais aux réparations et réfections des soutes, réparations indépendantes de l'avarie par échouement, et que les experts constatent dans l'un des rapports que pendant l'occupation de la cale sèche l'armement a fait procéder à des travaux importants ;

Qu'il est indiscutable que Deutsch et Cie avaient un intérêt considérable à ce que les travaux qu'ils avaient commandés se fassent en même temps que les réparations nécessitées par l'échouement de Santander ;

Qu'ils en ont d'autant plus profité qu'arrivé au Havre, le navire a été en partie désarmé et n'a plus conservé que le personnel nécessaire à son entretien ;

Que, si les réparations avaient été faites ailleurs qu'au Havre, le navire le *Lion* aurait dû y venir ensuite, que le trajet de Bilbao au Havre n'a donc pas été fait spécialement en vue des réparations résultant de l'avarie et que Deutsch et Cie n'ont pas droit au remboursement des vivres et gages de l'équipage pendant le trajet de Bilbao au Havre ni à la ristourne de la prime d'assurance courue pendant ce temps ;

Attendu qu'en raison de ce qui précède il convient de décider que c'est à tort qu'ils font figurer dans leur compte les frais d'entrée au Havre et de sortie de ce port, mais que les frais nécessités par les entrées en cale sèche et les sorties, les frais du déplacement pour essais et autres frais accessoires devront être maintenus à la charge des assureurs de même que tous les frais judiciaires ou d'expertise ;

Sur le deuxième point :

Attendu que par jugement en date du 11 décembre 1901 le Tribunal a donné aux experts précédemment nommés la mission complémentaire de ;

Digitized by Google

1° Indiquer la cause des avaries et détériorations reconnues au vapeur pétrolier le *Lion*, indiquer séparément celles qui sont la conséquence de l'échouement et celles qui sont dues à toute autre cause ;

2° Indiquer les travaux et modifications effectués en précisant les causes qui les ont nécessités ;

3° Ventiler les comptes d'après ces bases, évaluer la part de frais de la cale sèche incombant à l'armement pour travaux de carène et autres, étrangers à l'échouement, et indiquer pour les réparations dues à l'échouement le supplément de dépense occasionné par les défectuosités antérieures ;

Attendu que c'est en exécution de cette mission que les experts ont rédigé le rapport déposé par eux à la date du 2 juillet 1902 ;

Attendu que, déjà dans leur rapport du 14 mai 1902, ils avaient constaté que les tiges de piston de la machine étaient faussées, que les bagues de fond des presse-étoupes étaient usées d'une manière très irrégulière, surtout celle de la haute pression qui présentait une usure en sifflet de 10 millimètres ;

Qu'ils avaient reconnu que ce forcement et cette usure ne pouvaient pas avoir été causés comme ils l'avaient cru d'abord par les efforts faits par la machine pour remettre le navire à flot, mais qu'ils devaient être attribués au mauvais montage de la machine, ce qui leur fut ensuite démontré d'une manière irréfutable par l'examen de la ligne d'arbres ;

Que, lorsque l'arbre manivelle fut mis en état d'être vérifié, ils constatèrent que les coussinets en métal antifrictions étaient usés et grippés, mais qu'ils furent surtout frappés par l'usure inégale des dits coussinets, qui indiquait à première vue un fonctionnement défectueux de la ligne d'arbres; que, lorsqu'ils examinèrent l'arbre de butée, il leur parut d'abord faussé, mais que, l'ayant fait porter aux ateliers de l'adjudicataire des travaux et mis en pointe sur un tour, ils reconnurent qu'il tournait parfaitement rond et que les parties usées qui portaient à croire qu'il était faussé, étaient la conséquence d'un mauvais montage;

Que l'arbre porte-hélice était en parfait état ainsi que le tube d'étambot, mais que la garniture du presse-étoupe était usée, ce qui provenait manifestement du mauvais montage de la ligne d'arbres ;

Qu'enfin, ayant décidé de faire vérifier soigneusement le

Digitized by Google

nivellement de la ligne d'arbre, ils constatèrent que l'arbre manivelle plongeait de 6 millimètres sur l'avant (ce qui fut confirmé par l'examen à l'atelier des dessous des coussinets) et qu'il était déporté de 3 millimètres à l'avant sur le côté de babord ;

Que ces constatations donnèrent l'explication du faux rond trouvé sur l'arbre de butée et de l'usure anormale du presse-étoupe du tube d'étambot ;

Attendu que, après avoir dans leur rapport du 2 juillet rappelé ces constatations, ils examinèrent le journal de la machine pendant la navigation antérieure à l'échouement et virent que, pendant les réparations faites à Queenstown du 30 janvier au 17 mai 1901, la machine avait été complètement démontée, que, lorsque ces réparations furent terminées, on procéda les 13 et 14 mai aux essais de la machine, et que, d'après les mentions figurant au livre de bord du mécanicien, on constata que les collets de la butée remuaient et que l'arbre à collet n'était pas bien ceintré ;

Qu'après cette constatation d'un vice de montage, on se borna le 15 mai à visiter à nouveau l'arbre de butée et ses collets, mais qu'on ne remédia pas à l'excentrage des arbres et que le navire qui a pris la mer le 17 mai est donc parti avec ses arbres excentrés et a fait dans ces conditions défectueuses les traversées de l'Atlantique aller et retour ;

Que d'autre part l'examen des circonstances dans lesquelles s'est produit l'échouement de Santander a amené les experts à constater que la section du navire dans laquelle se trouve la machine n'a éprouvé aucun choc direct ni aucun frottement susceptible d'amener un dénivellement ou une perturbation quelconque dans la ligne d'arbres ;

Que le navire, après avoir touché sur une roche, est venu, d'après le rapport du capitaine, s'échouer sur un banc de sable et de boue, et qu'en l'absence de tout mouvement du navire qui aurait pu produire une agitation de l'eau qui n'existait pas, il n'a subi aucune fatigue pouvant influer sur une ligne d'arbres d'une longueur totale de 15 mètres, située à l'arrière du navire dans une partie beaucoup plus rigide que les autres ; que, la majeure partie des avaries reconnues à la machine étant, sans doute possible, imputable au fonctionnement anormal qui résulterait du mauvais montage de la ligne d'arbres, les experts ont laissé de ce fait à la charge de l'armement une somme de 14.028 fr. 90 ;

Digitized by Google

Attendu que les experts se sont livrés à un examen approfondi de toutes les circonstances de l'avarie, que leur compétence est indiscutable et que leurs conclusions sont catégoriques ;

Qu'il a été démontré d'une façon péremptoire que l'arbre de butée était excentré et que cette défectuosité s'est révélée tout d'abord par des traces d'usure anormale, qui ne pouvait provenir que d'un frottement à faux se produisant pendant un certain temps ;

Que, si, comme le prétendent Deutsch et Cie, la ligne d'arbres s'était trouvée brusquement déplacée par suite de l'échouement de Santander, il se serait produit non pas une usure anormale des bagues des presse-étoupes, mais des ruptures dans les pièces supportant la ligne d'arbres ; qu'aucune avarie de ce genre n'a été constatée ;

Qu'en vain on voudrait prétendre encore que, si la ligne d'arbres a été mal montée à Queenstown, il a été ensuite remédié à cette malfaçon ; qu'il aurait fallu pour cela démonter la machine, ce qui n'a pas été fait ;

Attendu que, bien que les constatations portées au livre de bord du mécanicien soient assez sommaires, on y voit cependant que le 18 mai les glissières se sont échauffées ; que le 18 et le 19 mai il a fallu à plusieurs reprises forcer le graissage ; que pareilles constatations se retrouvent aux dates des 23 et 25 mai ; que ces incidents indiquent bien un fonctionnement défectueux de la machine ;

Attendu enfin que rien dans les circonstances de l'échouement de Santander n'explique le déplacement de la ligne d'arbres ; que pas plus dans les rapports des experts de Santander, de Bilbao, que dans le journal du mécanicien, on ne trouve rien qui indique que la machine ait fait dans l'un ou l'autre de ces ports l'objet d'aucune visite, ce qui aurait eu lieu certainement si elle avait paru avoir des avaries ;

Qu'il faut donc conclure avec les experts que le déplacement de la ligne d'arbres, cause de la majeure partie des avaries constatées à la machine, est étranger à l'échouement de Santander ;

Attendu que subsidiairement Deutsch et Cie soutiennent que, les réparations de Queenstown ayant été effectuées au compte et sous la direction des assureurs à la suite de fortunes de mer éprouvées dans un voyage de Newcastle à Philadelphie, et ces assureurs étant les mêmes qui ont à répondre des

Digitized by Google

avaries de Santander, ces dépenses devraient être admises en tous cas soit à titre de l'échouement de Santander, soit à titre des avaries de Queenstown, s'il est admis qu'elles aient pour cause l'insuffisance des réparations dans ce port ou des malfaçons constatées après coup ;

Attendu que les réparations de Queenstown ont été effectuées sous la direction d'un expert nommé par le Consul de France et de l'inspecteur du Véritas, et sous le contrôle des représentants de Deutsch et Cie ;

Qu'il ne s'agit pas de réparations qui auraient été après coup reconnues insuffisantes, mais d'un défaut de montage dont les assureurs n'ont pas à répondre ; que ce n'est pas eux qui ont effectué les réparations ; que, si des malfaçons se sont produites, ils ne sauraient en être rendus responsables ; qu'il n'est du reste pas établi d'une façon absolue que le mauvais montage de la ligne d'arbres ne soit pas antérieur aux réparations de Queenstown ;

Qu'il convient donc, suivant les conclusions des experts, de laisser à la charge du navire la somme de 14.028 fr. 90, montant des avaries de machine qui n'ont pas eu pour cause l'échouement de Santander ;

Sur le troisième point :

Attendu que Deutsch et Cie demandent qu'il leur soit tenu compte par les assureurs des honoraires de l'expert du bureau Véritas pour la surveillance des réparations tant au Havre qu'à Queenstown ;

Attendu qu'au moment où le navire a été assuré, il était coté au bureau Véritas et que Deutsch et Cie subiraient une perte, s'ils devaient supporter les frais nécessaires pour le maintien de la cote ;

Que ces frais, dans la mesure où ils sont une conséquence directe de l'avarie mise à la charge des assureurs, doivent être classés comme avaries-frais, mais après déduction d'une somme représentant les dépenses qui, en l'absence de toute avarie, auraient incombé aux assurés ;

Attendu que les réparations faites à Queenstown ont été remboursées par les assureurs comme étant conséquence des avaries, que les honoraires et frais de l'inspecteur du Véritas, qui les a surveillées, doivent être supportés dans leur entier par les assureurs en l'absence d'aucune économie réalisée de ce fait par les assurés ;

Attendu, en ce qui concerne les frais du Véritas du Havre,

Digitized by Google

qu'il convient de remarquer d'une part que les travaux effectués incombent aux assureurs pour partie et pour partie à Deutsch et Cie; d'autre part que la cote du navire qui devait expirer en juin 1902 a été, après la réparation, renouvelée pour quatre ans à partir d'avril 1902, d'où résulte pour Deutsch et Cie l'économie des frais de renouvellement; que, par suite, ces derniers seront suffisamment indemnisés par le paiement d'une somme de 600 fr. ;

Sur le quatrième point :

Attendu qu'une grave difficulté s'était élevée devant les experts au sujet des membrures cassées dont les armateurs demandaient le remplacement dans leur totalité, tandis que les assureurs soutenaient que le sectionnement judicieux des membrures avariées et la consolidation des sections rapportées suffiraient à rendre au navire toute la solidité qu'il avait avant les avaries ;

Que, l'accord n'ayant pu se faire entre les parties, Deutsch et Cie assignèrent Rose ès qualités, par exploit en date du 23 août 1902, pour voir dire et juger que les membrures spécifiées au rapport des experts seraient intégralement remplacées par des membrures neuves et que la spécification des travaux serait modifiée en conséquence avant l'adjudication ;

Que par jugement en date du 11 septembre 1902 le Tribunal, faisant droit aux conclusions subsidiaires de Deutsch et Cie et statuant au provisoire, tous droits et moyens réservés au bénéfice respectif des parties et sans rien préjuger au fond, donna aux experts précédemment nommés la mission supplémentaire :

D'estimer dès à présent autant que faire se pourra et après s'être entourés de tous renseignements, la perte de valeur commerciale et marchande que pourra subir le navire, notamment en cas de vente ou cession, en tenant compte de la valeur d'opinion, du fait que les membrures dont s'agit, au lieu d'être entières, seront des membrures raboutées comme il est spécifié au rapport, si solide que puisse être cette réparation ; d'indiquer quelle sera l'augmentation de poids qui résultera du mode de réparation proposé dans la spécification ; de calculer quelle sera par suite la diminution de portée en lourd et indiquer quel pourra être le préjudice en résultant pour les armateurs, en tenant compte du fret moyen, préjudice qui serait obtenu par la quantité de marchandises en question, le nombre de voyages que le navire peut faire

Digitized by Google

annuellement, et le nombre d'années pendant lesquelles il sera présumé pouvoir naviguer ;

Attendu que le 24 septembre les experts ont déposé leur rapport ; que, tout en maintenant l'opinion formulée dans leur précédent rapport, à savoir que le raboutement des membrures avariées opéré dans les conditions qu'ils avaient indiquées assurait au vapeur le *Lion* une solidité égale à celle qui résulterait du remplacement complet des dites membrures et après avoir ajouté que ce changement complet, en admettant qu'il se trouvât au Havre un constructeur disposé à l'entreprendre, nécessiterait une dépense que l'on peut sans exagération estimer au double de celle exigée pour le raboutement, demanderait une période de temps infiniment plus longue, ils ont cependant reconnu qu'en cas de vente ou de cession du navire, le raboutement des membrures, en modifiant l'état primitif du navire, le chargerait d'une tare, de valeur intrinsèque ou effective nulle, mais ayant une valeur appréciable et qu'ils ont estimé la dépréciation résultant de ce fait à sept pour cent de la valeur marchande du navire ;

Que d'autre part ils ont calculé que l'augmentation du poids résultant des cornières de renforts appliquées sur les abouts des membrures et du rivetage supplémentaire qui en est la conséquence, serait de 6.380 kilogs ; que logiquement et conformément à l'appréciation qui leur était demandée, le navire porterait à chaque voyage 6.380 kilogs de chargement de moins, diminution qui, au fret de 20 fr. par 1.000 kilogs, ferait supporter au navire une perte de 127 fr. 60 par voyage ; qu'estimant le nombre de voyages à sept par an et admettant que le navire était présumé pouvoir naviguer encore pendant huit ans, ils ont évalué le préjudice total résultant de la perte de fret, conséquence du raboutement des membrures, à la somme de 7.145 fr. 60 ;

Attendu que, les parties étant revenues devant le Tribunal, après le dépôt de ce rapport, et Deutsch et Cie ayant, sous réserve de leurs droits aux indemnités par eux prétendues et du bien fondé en droit de leur demande de remplacement des membrures, dans lequel cependant ils ne persistaient pas en fait, consenti à ce que les travaux de réparation du navire fussent entrepris conformément à la spécification contenue au premier rapport des experts avec les additions prescrites par le jugement du 11 septembre 1901, le Tribunal rendit à la date du 25 septembre 1901 un jugement ordonnant, tous moyens réservés au bénéfice respectif des parties, qu'il serait

Digitized by Google

procédé à l'adjudication des travaux sur les bases spécifiées au premier rapport des experts ;

Attendu que, se basant sur le rapport des experts déposé le 24 septembre 1901, Deutsch demande d'une part pour la dépréciation commerciale du navire une indemnité de 57.750 fr., à raison de sept pour cent sur la valeur indiquée à la police et d'autre part pour perte de fret une somme de 7.145 fr. 60, suivant l'évaluation des experts ;

Attendu que, l'assurance étant un contrat d'indemnité, il est de toute justice que l'assuré soit indemnisé du préjudice intégral résultant pour lui des fortunes de mer sauf les restrictions découlant des clauses de la police ;

Qu'en principe l'obligation de l'assureur n'est donc remplie qu'à condition que le navire soit remis à l'état identique où il se trouvait avant le sinistre ; que la stipulation de la police mettant à la charge de l'assuré un prorata des dépenses pour différence du vieux au neuf suppose même qu'après les réparations le navire sera dans un meilleur état qu'avant les avaries ;

Que, si, afin d'éviter dans l'intérêt commun des dépenses pouvant être excessives et hors de proportion avec le résultat acquis, il est généralement admis qu'on se borne à remettre le navire dans l'état de navigabilité où il se trouvait auparavant, c'est-à-dire dans un état matériel équivalent et non identique, la réparation du préjudice n'est complète pour l'assuré qu'à la condition qu'il lui soit alloué en outre une indemnité destinée à compenser la dépréciation commerciale que le mode de réparation des avaries a fait subir au navire ;

Attendu que les experts ont évalué cette dépréciation à sept pour cent de la valeur marchande du navire et non pas de la valeur indiquée à la police, comme le prétendent à tort Deutsch et Cie ;

Attendu que le steamer le *Lion*, étant donné l'emploi spécial auquel il est destiné, serait d'une réalisation difficile ; que, pour l'approprier à un autre usage, il faudrait lui faire subir des transformations très coûteuses ; que, dans ces conditions, sa valeur marchande doit être fixée à la somme de 300.000 francs, et que c'est sur cette somme qu'il faut calculer l'indemnité de sept pour cent ;

Attendu, quant à la perte de fret, qu'en admettant même qu'elle soit réelle, et que l'augmentation de poids du navire

Digitized by Google

n'ait pas pour seule conséquence une augmentation insignifiante de son tirant d'eau, il n'y aurait encore pas lieu d'accorder de ce fait à Deutsch et Cie une indemnité supplémentaire qui ferait double emploi avec celle qui leur est allouée pour la dépréciation commerciale du navire ;

Attendu que Deutsch et Cie réclament les intérêts de droit sur les différents éléments de leur compte :

Attendu qu'aux termes de l'art. 25 de la police, toutes pertes ou avaries à la charge des assureurs sont payées comptant trente jours après la remise des pièces justificatives ;

Attendu que pour les frais de Santander à Bilbao les pièces ont été remises aux assureurs le 21 février 1902 et que les intérêts doivent courir du 23 mars ;

Que pour les réparations faites au navire, le rapport des experts visant les mémoires des travaux a été déposé le 14 mai 1902 ; qu'il est certain que ces mémoires avaient été portés avant cette date à la connaissance des assureurs et que les intérêts doivent courir du 13 mai 1902 ;

Que pour le compte de frais accessoires figurant au rapport déposé le 2 juillet, les intérêts sur ces sommes sont dus à partir du 1er août 1902 ;

Qu'en ce qui concerne l'indemnité relative à la dépréciation commerciale, la demande en justice doit servir de base pour la fixation du point de départ des intérêts en tenant compte du délai de trente jours prévu à la police ; qu'ils devront donc courir à partir du 12 décembre 1902 ;

Qu'enfin pour les frais de Queenstown, les intérêts ont commencé à courir trente jours après l'établissement de la démarche visant ces frais ;

Par ces motifs,

Donne acte à Deutsch et Cie de ce qu'ils consentent à déduire de leur compte la somme de 1.000 fr. pour honoraires du courtier maritime chargé d'assister aux expertises ;

Dit et juge que Deutsch et Cie ont droit :

1° Au remboursement des dépenses faites à Santander et à Bilbao, y compris les vivres et gages d'équipage jusqu'au départ de Bilbao, et à la ristourne de la prime d'assurance pendant ce temps, le tout avec intérêts de droit à partir du 23 mars 1902 ;

2° Aux frais accessoires, à l'exception des frais d'entrée au port du Havre et de sortie de ce port, avec intérêts de droit à partir du 1er août 1902 ;

Digitized by Google

3° A une somme de 600 fr. qui, toute ventilation opérée, représente la part à la charge des assureurs sur les frais nécessaires au renouvellement de la cote du Havre, avec intérêts de droit à partir du 1er août 1902 ;

4° A une somme de 21.000 fr. représentant la dépréciation commerciale du navire, avec intérêts de droit depuis le 12 décembre 1902 ;

5° A une somme de 58 liv. st. 16 shellings, soit au change 1.481 fr. 76 pour honoraires de l'Inspecteur du Véritas à Queenstown, avec intérêts de droit ayant commencé à courir trente jours après l'établissement de la dispache visant ces frais ;

Dit et juge que la somme de 14.028 fr. 90 pour avaries de machine doit rester à la charge de Deutsch et Cie et que les assureurs doivent les intérêts à partir du 13 juin 1902 sur le montant des réparations faites au Havre dont ils se reconnaissent débiteurs ;

Dit à tort le surplus des prétentions de Deutsch et Cie ;

Renvoie les parties régler entre elles sur ces bases et, faute par elles de s'entendre, renvoie la cause à six semaines ;

Dit que les dépens à ce jour seront supportés par Rose ès qualités, y compris à titre de dommages-intérêts tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement ;

Dit qu'aucune condamnation n'étant prononcée au présent jugement, il n'y a pas lieu de statuer quant à présent sur la demande d'exécution provisoire. »

Du 24 mars 1903. — Prés. : M. Rœderer, prés. ; plaid. : Mes Begouën et Delarue (ce dernier du barreau de Paris), avocats (1).

Observations — I. — Il semble bien, comme l'admet le jugement rapporté, que le troisième paragraphe de l'article 17 de la police française d'assurances sur corps, qui parle des « trajets faits spécialement en dehors des opérations commerciales du navire pour aller au port de réparation et en revenir », n'est que le complément du premier paragraphe qui autorise le capitaine, dans un but d'économie, à se rendre du port de relâche à un autre port pour y effectuer les réparations. Dès lors le trajet fait de la haute mer au port de relâche ne paraît pas visé par l'article 17 et, conformément à

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

l'article 20, les vivres et gages de l'équipage doivent rester à la charge de l'assuré. Voyez dans le même sens Paris, 9 décembre 1897, ce Rec., XIV, p. 25 et la note. Comp. Nantes, 23 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 70.

II. — Comp. sur les réparations effectuées à l'étranger et la perte de la francisation, La Rochelle, 11 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 677 et la note.

III. — Malgré le principe que l'assureur doit la réparation complète du préjudice éprouvé, la jurisprudence tend à admettre que l'assureur n'est pas tenu de remettre le navire dans un état identique à celui où il se trouvait avant le sinistre, mais simplement dans un état de navigabilité équivalent. Il a même été jugé que l'assureur avait le droit de ne pas effectuer les réparations qui ne sont pas nécessaires à la bonne navigabilité du navire ; mais il est dû à l'assuré une indemnité pour la dépréciation ou la perte de valeur commerciale subie par le navire. Voyez sur tous ces points Marseille, 31 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 383 et la jurisprudence en note ; Marseille, 27 mars 1899, *ibid.*, XIV, p. 679 ; Nantes, 23 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 70. Sur le principe que l'assureur est tenu d'indemniser totalement l'assuré, comp. Seine, 13 août 1902, *ibid.*, XVIII, p. 177 et la note.

IV. — Voy. Nantes, 23 mai 1903, ce Rec., XIX, p. 70. Comp. Cour suprême de judicature, 30 mars 1898, *ibid.*, XIV, p. 200 et la note.

V. — Comp. Desjardins, t. VII, nos 1596 et 1620.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

15 avril 1903

Connaissement direct. Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur.

Navire : « Galicia ».

La clause d'un connaissement direct portant que « les marchandises ont été reçues en allège aux risques des

Digitized by Google

chargeurs, mais au coût du transporteur, pour être chargées à bord » est parfaitement licite et a pour effet de faire supporter au chargeur tous les risques du transport par allège, de quelque nature qu'ils soient, notamment ceux qui peuvent résulter du vice propre du chaland affrété par le transporteur, alors que ce chaland est en bon état apparent de navigabilité, et qu'aucune faute n'est relevée à l'encontre du capitaine et des agents du transporteur.

NORTZ ET Cie C. COMPAGNIE HAMBOURGEOISE AMÉRICAINE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Nortz et Cie ont, par exploit en date du 14 mai 1901, assigné la Compagnie Hambourgeoise Américaine pour s'entendre la dite Compagnie déclarer responsable des avaries survenues aux 136 sacs café dont ils étaient réclamateurs par steamer *Galicia*, lors du transport par allège à Port-au-Prince ; s'entendre en conséquence condamner par privilège sur le navire *Galicia* à leur payer et rembourser le montant des dites avaries à établir par état après l'expertise et la vente publique amiable ; s'entendre en outre condamner aux intérêts de droit, tous frais et dépens ;

Attendu que, les marchandises ayant été réalisées par la vente amiable et les parties s'étant mises d'accord sur l'importance du préjudice, le seul point sur lequel le Tribunal ait à se prononcer est celui de savoir qui de Nortz et Cie ou de la Compagnie Hambourgeoise doit être rendu responsable des avaries ;

Attendu que Nortz et Cie font valoir à l'appui de leur prétention que les cafés par eux chargés faisaient l'objet d'un connaissement direct de Port-au-Prince au Havre ; que, par suite, la responsabilité de la Compagnie a été engagée à partir du moment où les cafés lui étaient remis à Port-au-Prince et non pas seulement à partir du moment où la marchandise était chargée sur steamer *Galicia* ;

Que, si à la vérité une mention particulière conçue dans les termes suivants : « Les marchandises ont été reçues en allège aux risques des chargeurs, mais au coût de la Compagnie pour être chargées à bord », était insérée au connaissement, cette mention n'avait d'autre portée que de dégager la Compagnie transporteur de toutes pertes ou avaries pouvant résulter de fortunes de mer, cas fortuits, gros temps, chocs ou

Digitized by Google

abordages, etc., pendant le séjour des cafés sur les chalands;

Que dans tous les cas, l'avarie étant due au vice propre du chaland et la Compagnie Hambourgeoise Américaine ne pouvant s'exonérer des conséquences du vice propre de la chose lui appartenant ou louée par elle pour son service, ce qui équivaudrait pour elle à s'exonérer des conséquences de ses propres fautes, la responsabilité des avaries incombe incontestablement à la dite Compagnie;

Attendu que, si la Compagnie Hambourgeoise Américaine a signé des connaissements directs de Port-au-Prince, elle a pris soin de stipuler de la façon la plus formelle par la mention précitée que le chargement et le transport sur allèges se feraient aux risques des chargeurs, mais à ses frais;

Que cette stipulation parfaitement légale et acceptée par les chargeurs avait pour effet de mettre tous les risques du transport par allège quels qu'ils fussent à la charge des chargeurs, le coût du transport restant seul à la charge de la Compagnie Hambourgeoise;

Que Nortz et Cie ne sauraient certainement pas prétendre que la Compagnie, en stipulant que le transport par allège se ferait aux risques des chargeurs, n'avait eu en vue que de s'exonérer des cas fortuits tels que gros temps, chocs ou abordages;

Qu'une pareille interprétation enlèverait à la stipulation elle-même toute signification, puisque ces différents cas d'exonération se trouvent déjà compris dans les clauses générales des connaissements;

Que rien d'ailleurs n'autorise à faire une distinction entre les différents risques auxquels la Compagnie a manifestement tenu à rester étrangère;

Attendu que vainement encore Nortz et Cie et Alfred Lefebvre fils chercheraient à soutenir que, l'avarie étant due au vice propre du chaland affrété par la Compagnie Hambourgeoise pour son compte personnel, la responsabilité de cette dernière se trouverait de ce fait engagée;

Que c'est en effet par suite d'une entente tacite mais certaine avec les chargeurs, entente qui ne modifiait en rien les conditions de responsabilité nettement définies, que la Compagnie Hambourgeoise qui devait en payer le coût s'était chargée de se procurer et de fournir aux chargeurs les allèges nécessaires pour le transport des marchandises destinées au steamer *Galicia*;

Digitized by Google

Qu'il appartenait dès lors à Nortz et Cie qui avaient toute la responsabilité du transport par allèges de se rendre compte du bon fonctionnement du chaland mis à leur disposition et, le cas échéant, de faire toutes réserves ou d'exercer toute action qu'ils jugeraient utile contre la Compagnie Hollandaise, propriétaire du chaland ;

Qu'ils ne pouvaient s'en prendre qu'à eux-mêmes de leur négligence à cet égard ;

Attendu enfin que d'une part il ressort des faits de la cause que le chaland était en bon état apparent de navigabilité ; que d'autre part aucune faute n'a pu être relevée à l'encontre du capitaine ou des agents de la Compagnie ;

Que par suite il n'existe à l'égard de la Compagnie Hambourgeoise aucun principe de responsabilité ;

Par ces motifs,

Dit et juge l'action de Nortz et Cie aussi non recevable que mal fondée ; les en déboute et les condamne aux dépens. »

Du 15 avril 1903. — Présid. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Bodereau et Pézeril, avocats (1).

Observation. — Voyez l'interprétation donnée à des clauses analogues, Cassation, 12 juillet 1892, ce Rec., VIII, p. 13 ; Bordeaux, 12 janvier 1888, *ibid.*, III, p. 713 ; Rouen, 12 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 539 ; Havre, 2 janvier 1894, *ibid.*, IX, p. 734 ; Havre, 18 avril 1899, *ibid.*, XV, p. 101 ; Marseille, 7 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 449 ; Tribunal supérieur hanséatique, 9 juin 1900, *ibid*, XVI, p. 87 et les notes sous ces décisions.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

21 avril 1903

Livraison. Marchandises provenant de deux navires. Consignataire. Action en prise de livraison. Destinataire. Acquiescement. Consignataire. Acceptation pour la cargaison de l'un des navires. Effet. Destinataire. Obligation de prendre livraison. Refus. Frais de magasinage et d'assurances. Charge du destinataire. Divisibilité entre les cargaisons des deux navires. — Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement. — Acquiescement. Demandeur. Réserve de modifier sa demande. Acceptation nécessaire.

Navires : « Gloamin » et « Angola ».

I. — Lorsque, au cours d'une instance en prise de livraison de marchandises provenant de deux navires, introduite par le consignataire de ces navires contre le destinataire, ce dernier a acquiescé à la demande, l'acceptation pure et simple par le consignataire de cet acquiescement en ce qui concerne seulement la marchandise provenant de l'un des navires oblige le destinataire à en prendre livraison. Faute de ce faire, il doit supporter les frais de magasinage, d'assurances et autres relatifs à cette marchandise, quelle que soit la solution de l'instance en ce qui concerne la cargaison de l'autre navire : il n'existe en effet aucune indivisibilité entre les cargaisons des deux navires.

II. — Le défendeur ne peut acquiescer qu'aux fins véritables de la demande telles qu'elles résultent de l'ensemble de l'ajournement.

Lors donc que, le destinataire ayant refusé un certain nombre de balles comme ne portant pas ses marques, l'instance en prise de livraison introduite par le consignataire ne vise en réalité que les balles qui seront reconnues par experts comme portant la marque du destina-

Digitized by Google

taire, l'acquiescement signifié par ce dernier n'oblige le consignataire à livrer que les balles reconnues par les experts, et non la totalité du manquant ; le surplus doit donc être remboursé au cours du jour du débarquement, et le destinataire ne saurait en exiger la livraison en nature ou le prix au cours du jour du jugement.

III. — L'acquiescement à la demande, fait à un moment où le demandeur s'était réservé de la modifier, doit être accepté par le demandeur pour être parfait.

LANGSTAFF, EHRENBERG ET POLLAK C. COMPAGNIE COTONNIÈRE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu, en ce qui concerne les cotons par *Gloamin*, qu'il est reconnu entre les parties que c'est par suite d'une erreur matérielle que l'assignation de Langstaff, Ehrenberg et Pollak portait sur 9 balles ;

Attendu qu'au déchargement de ce navire il avait manqué à la Compagnie Cotonnière 15 balles qu'elle avait facturées à Langstaff, Ehrenberg et Pollak ; que ceux-ci avaient consenti à leur tenir compte de 8 balles, que le litige ne portait donc que sur 7 balles;

Que c'est cette quantité qui a été présentée aux experts, et que Langstaff, Ehrenberg et Pollak ont déclaré dès le 19 janvier tenir ces 7 balles à la disposition de la Compagnie Cotonnière ;

Attendu qu'aucune indivisibilité ne saurait être valablement invoquée entre des balles provenant de deux navires différents et que, quelle que soit la solution du litige en ce qui concerne les balles de l'*Angola*, c'est en tout cas à tort que la Compagnie Cotonnière a refusé de se livrer des 7 balles par *Gloamin*, pour lesquelles il ne pouvait plus en réalité exister aucune difficulté après l'acquiescement signifié par elle et accepté par Langstaff, Ehrenberg et Pollak ; que les frais de magasinage, assurances et autres relatifs à ces 7 balles doivent donc être mis à la charge de la Compagnie Cotonnière jusqu'au moment où elle en prendra livraison ;

Attendu, en ce qui concerne les cotons par *Angola*, que, par suite d'une confusion qui se trouve reproduite dans les premières conclusions des défendeurs, l'assignation de Langstaff, Ehrenberg et Pollak portait sur 85 balles, tandis qu'il

Digitized by Google

est établi qu'au déchargement de ce navire il ne manquait à la Compagnie Cotonnière que 75 balles ; que c'est cette quantité que la dite Compagnie réclame en vertu de son acquiescement à la demande de Langstaff, Ehrenberg et Pollak et que ceux-ci ne lui offrent en nature que 70 balles, elle entend leur facturer les 5 balles manquantes non pas au cours du jour du débarquement, comme le voudraient Langstaff, Ehrenberg et Pollak, mais au cours du jour du jugement ; qu'en outre elle demande que les frais de magasinage, assurances et autres qu'elle accepte de supporter jusqu'au 17 janvier, date de son acquiescement, soient mis à la charge de Langstaff, Ehrenberg et Pollak depuis cette date jusqu'au jour du jugement ;

Attendu que, pour déterminer la portée de l'acquiescement signifié par la Compagnie Cotonnière, il convient de rechercher à quoi tendait en réalité l'assignation délivrée le 9 décembre à la requête de Langstaff, Ehrenberg et Pollak ; qu'il y a lieu en outre d'examiner si, en raison des prix de cette assignation depuis qu'elle a été délivrée, l'acquiescement de la Compagnie Cotonnière ne devait pas pour être valable être accepté par Langstaff, Ehrenberg et Pollak ;

Attendu que, pendant les pourparlers qui ont précédé l'assignation, Langstaff, Ehrenberg et Pollak, tout en déclarant ne pas pouvoir accepter la facture de la Compagnie Cotonnière pour 75 balles livrées en moins, s'étaient bornés à prétendre que, parmi les balles qui restaient devant le bord de l'*Angola*, il y en avait une certaine quantité qui appartenaient à la Compagnie Cotonnière et qu'ils lui avaient demandé de venir les examiner et de se livrer des balles portant ses marques ;

Attendu que, dans l'exposé qui figure en tête de leur exploit introductif d'instance, ils se bornent encore à dire que beaucoup des balles refusées portent des marques et des vignettes qui ne laissent pas de doute sur leur identité et que d'autres ne sont pas des balles de fausses marques, mais de marques oblitérées par insuffisance ou fortune de mer et dont le navire ne répond pas, que l'identité des balles de la Compagnie Cotonnière peut être reconstituée et qu'il y a urgence, la marchandise demeurant sur le quai ;

Que, si donc ils ont assigné en prise de livraison de la totalité des balles manquantes, il est bien certain que leur action tendait en réalité à ce que la Compagnie Cotonnière

Digitized by Google

fût condamnée à prendre livraison des balles qui seraient reconnues appartenir à ses marques après que les experts, à la nomination desquels ils concluaient subsidiairement, auraient procédé à la reconnaissance que la Compagnie Cotonnière s'était refusée à faire à l'amiable ;

Qu'en acquiesçant à la demande de Langstaff, Ehrenberg et Pollak, la Compagnie Cotonnière n'a pu valablement acquiescer qu'aux fins ainsi précisées de leur action ;

Attendu d'ailleurs que la demande originaire n'était plus en l'état au moment où la Compagnie Cotonnière a signifié son acquiescement ; que l'expertise avait été ordonnée et qu'elle avait eu pour effet de déterminer exactement l'objet du litige ;

Attendu qu'il n'a été présenté aux experts que 70 balles par *Angola*, sur lesquelles ils ont proposé d'appliquer 63 balles à la Compagnie Cotonnière et de facturer 7 balles au navire ;

Que, si les 5 balles formant le solde de la réclamation de la Compagnie Cotonnière n'ont pas été présentées aux experts, ce qui ressort clairement des termes de leur rapport, c'est qu'elles n'ont pu être identifiées, et qu'elles manquaient donc au débarquement ;

Que l'objet du litige était ainsi déterminé à 70 balles, en ce qui concerne les cotons par *Angola* ;

Attendu que Langstaff, Ehrenberg et Pollak s'étaient réservé de préciser et modifier leur demande après le dépôt du rapport des experts, ce qu'ils ne devaient avoir à faire qu'au moment où la cause serait revenue devant le Tribunal ;

Que, l'acquiescement de la Compagnie Cotonnière étant intervenu à un moment où la demande principale devait forcément être modifiée et alors qu'elle ne l'était pas encore, l'acceptation de Langstaff, Ehrenberg et Pollak était nécessaire pour qu'il y eût un concours de volontés rendant le contrat parfait ;

Or, attendu que, par leur lettre en date du 19 janvier, Langstaff, Ehrenberg et Pollak ont déclaré tenir à la disposition de la Compagnie Cotonnière 7 balles par *Gloamin* et 70 balles par *Angola* ; qu'ils ont ainsi déterminé dans quelle mesure ils acceptent l'acquiescement de la Compagnie Cotonnière ;

Que ce n'est qu'à la date du 28 janvier et après l'envoi par Langstaff, Ehrenberg et Pollak d'une seconde lettre en date

Digitized by Google

du 22 janvier que la Compagnie Cotonnière a protesté contre l'interprétation donnée à son acquiescement;

Attendu enfin en fait que, si, au reçu de l'assignation, la Compagnie Cotonnière a pu croire que ses 75 balles existaient entre les mains de Langstaff, Ehrenberg et Pollak, elle a été définitivement fixée lors de l'expertise à laquelle elle a assisté et a su qu'il manquait 5 balles qu'elle aurait en tout cas à facturer au navire et dont elle a pu se remplacer dès ce moment si elle l'a jugé à propos ;

Attendu qu'en résumé la Compagnie Cotonnière ne peut ni en droit, ni en fait exiger autre chose que ce qui lui a toujours été offert, à savoir les balles pouvant répondre à ses marques qui existaient en nature au nombre de 7 pour le *Gloamin* et de 70 pour l'*Angola*, et pour les balles qui lui manquent le remboursement au cours du jour du débarquement conformément à l'usage de la jurisprudence ;

Qu'il y a donc lieu de juger valables et suffisantes les offres de Langstaff, Ehrenberg et Pollak et de mettre à la charge de la Compagnie Cotonnière tous les frais de magasinage, assurances et autres jusqu'au jour de la prise de livraison ;

Par ces motifs,

Dit valables et suffisantes les offres de Langstaff, Ehrenberg et Pollak de 70 balles en nature et 5 balles en argent au cours du jour de l'embarquement pour les cotons de l'*Angola* et de 7 balles en nature et 8 balles en argent au cours du jour du débarquement pour ceux du *Gloamin ;*

Déboute la Compagnie Cotonnière de toutes fins et conclusions contraires ;

Dit et juge que les frais de magasinage, d'assurances et autres afférents aux 77 balles en nature seront à la charge de la Compagnie Cotonnière jusqu'au jour de sa prise de livraison ;

Renvoie les parties régler entre elles sur ces bases ;

Condamne la Compagnie Cotonnière aux dépens. »

Du 21 avril 1903. — Prés. : M. Rœderer, prés. ; plaid. : Mes de Grandmaison et Basset, avocats (1).

Observations. — I. — Sur la situation du destinataire qui a refusé de prendre livraison, voyez Aix, 20 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 21 ; spécialement sur son obligation de

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

payer les divers frais relatifs à la marchandise, comp. Havre, 29 mars 1899, *ibid.*, XIV, p. 796 ; Tables générales, v° *Réclamateur*, n°s 1 et 2.

II. — Après variations, la jurisprudence paraît admettre que le transporteur doit payer la valeur du manquant d'après le cours de la place au jour du débarquement. Voyez Havre, 22 avril 1896, ce Rec., XII, p. 287 et la note ; 26 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 583 ; Rouen, 16 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 17.

III. — Sur la question de savoir si l'acquiescement à une demande doit être accepté, voyez Dalloz, *Répertoire*, v° *Acquiescement*, n° 789 ; Garsonnet, *Traité de procédure*, t. V, n° 1215.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

26 mai 1903

Privilèges sur les navires. Art. 191 C. com. Fournisseur. Contrat avec le propriétaire. Privilège. Contrat avec l'acheteur. Défaut de mutation en douane. Vente résolue. Absence de privilège. — Privilèges. Navire. Vente amiable. Créancier privilégié. Absence de privilège sur le prix. — Propriétaire de navire. Travaux commandés par un tiers. Absence d'opposition. Déclaration du propriétaire qu'il ne paiera pas. Bénéfice. Obligation envers le fournisseur.

Navire : « Havre ».

I. — Le privilège accordé par l'article 191 du Code de commerce au fournisseur ne peut lui appartenir que s'il a traité avec le propriétaire du navire, et non s'il a traité avec l'acheteur, alors que la mutation en douane n'a pas été effectuée et que d'ailleurs la vente a été résolue faute de paiement du prix.

II. — Le prix de la vente amiable et volontaire d'un navire ne saurait être grevé des privilèges ayant pu exister sur le navire.

III. — Le propriétaire de navire qui, sans s'opposer à l'exécution de travaux commandés par un tiers, a prévenu le fournisseur qu'il ne les paierait pas, est tenu cependant envers ce dernier jusqu'à concurrence du bénéfice qu'il a retiré de ces travaux.

Digitized by Google

MOISY, MARIOLLE ET Vve TOUTAIN c. CROISÉ D'ANCOURT, VINET ET SAVARY, LIQUIDATEUR DE LA SOCIÉTÉ DU NAVIRE « HAVRE ».

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Moisy, Mariolle et Vve Toutain ont effectué à bord du navire *Havre* diverses fournitures et divers travaux d'armement et d'équipement dont le montant s'élève respectivement à 6.044 fr. 25, 1.288 fr. et 3.163 fr. 25 ;

Qu'ils demandent condamnation conjointe et solidaire au payement de ces sommes contre Croisé d'Ancourt, qui a commandé les travaux, contre Vinet qui, dans un acte aux mains de Savary, liquidateur de la société du navire *Havre*, s'est engagé à payer ces travaux, enfin contre Jacquemin et fils, armateurs du navire *Havre*, en la personne de leur liquidateur Savary, et que, se prétendant créanciers privilégiés sur le navire, aux termes de l'art. 191, § 8 *in fine*, du Code de commerce, ils entendent être payés sur les sommes par eux saisies entre les mains de Savary et provenant de la vente du navire *Havre* ;

Qu'ils soutiennent qu'en tout cas Jacquemin et fils ont bénéficié des travaux exécutés à bord de leur navire et que dès lors leur liquidateur doit en payer le montant, nul ne pouvant s'enrichir aux dépens d'autrui ;

Attendu que Savary ès qualité et Jacquemin et fils ont de leur côté assigné Mariolle, Moisy et Vve Toutain pour voir dire qu'ils ne leur doivent aucune somme, s'entendre condamner chacun en 100 fr. de dommages-intérêts en réparation du préjudice qu'ils ont causé à la liquidation par l'opposition qu'ils ont faite à tort ; s'entendre enfin condamner solidairement aux dépens qui comprendront, à titre de supplément de dommages-intérêts, tous droits, frais et amendes d'enregistrement; voir ordonner l'exécution provisoire nonobstant appel et sans caution ;

Que par leurs conclusions ils ont porté à 200 fr. leur demande de dommages-intérêts contre chacun des fournisseurs ;

Attendu enfin que Savary a assigné Vinet pour s'entendre condamner à lui rembourser en principal, intérêts et frais, toutes les sommes qu'il serait tenu de payer à Moisy, Mariolle et Vve Toutain au cas où par impossible une condamnation serait prononcée contre lui à leur profit ;

Digitized by Google

Attendu que, les instances étant connexes, il y a lieu de les joindre ;

Attendu que, Croisé d'Ancourt et Vinet ne comparaissant pas, il échet de prononcer défaut contre eux et que, les demandes de Moisy, Mariolle et Vve Toutain, dûment vérifiées, paraissant justes et fondées, il y a lieu de les condamner au payement des sommes qui leur sont réclamées, avec intérêts de droit et dépens ;

Attendu, en ce qui concerne l'action de Moisy, Mariolle et Vve Toutain contre Savary ès-qualité, qu'il est établi que les travaux ont été commandés par Croisé d'Ancourt et que Jacquemin et fils ont écrit à chacun des demandeurs pour les prévenir que ces travaux leur seraient payés par la Société Magellane que représentait Croisé d'Ancourt et qu'ils n'auraient aucun recours ni contre eux, Jacquemin et fils, ni contre le navire *Havre* ;

Attendu que les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes, que les demandeurs ont traité avec Croisé d'Ancourt et non pas avec Jacquemin et fils, ni avec leur liquidateur Savary ; qu'ils ne peuvent dès lors soutenir être les fournisseurs de ces derniers ;

Attendu que vainement ils prétendraient avoir sur le prix de vente du navire un privilège dérivant de l'art. 191 du Code de commerce ; que, ce privilège n'étant qu'une garantie attribuée par la loi à la créance du fournisseur, il faudrait, pour qu'ils fussent privilégiés, que Croisé d'Ancourt avec qui ils ont traité fût propriétaire du navire ;

Or attendu que, si le navire *Havre* a été vendu à un moment donné à Croisé d'Ancourt, puis à Vinet, il est établi que la mutation en douane n'a jamais eu d'effet à l'égard des tiers ; qu'en tout cas la résolution de la vente faute d'avoir payé le prix aurait eu pour conséquence de replacer les parties au même état que si la vente n'avait pas existé ; que Jacquemin et fils ont donc toujours été propriétaires du navire jusqu'au jour où, après la vente à un sieur Copin, le transfert en douane a été effectué le 12 janvier 1903, c'est-à-dire bien après l'époque des fournitures et que les demandeurs, n'ayant pas traité avec Jacquemin et fils, ne pourraient exercer aucun privilège sur le navire ;

Attendu au surplus qu'en admettant même qu'ils aient été privilégiés, ils n'auraient pu que saisir le navire avant sa sortie du port qui a eu lieu le 26 janvier 1903, mais que le

Digitized by Google

prix de la vente amiable et volontaire appartient à la liquidation et ne saurait être grevé des privilèges ayant pu exister sur le navire ;

Attendu cependant qu'il reste à rechercher si, ainsi que le prétendent les fournisseurs, la société du navire *Havre* est tenue vis-à-vis d'eux comme ayant bénéficié des travaux qu'ils ont effectués ;

Attendu que Jacquemin et fils et Savary soutiennent qu'ils n'ont retiré aucun bénéfice des travaux ; que d'ailleurs il est inadmissible qu'un armateur puisse être tenu de payer des travaux auxquels il s'est opposé, sous le prétexte que la valeur de son navire en aurait été augmentée ;

Attendu que Jacquemin et fils ne se sont pas opposés à l'exécution des travaux, qu'ils se sont bornés à dire que le payement en serait effectué par la Société Magellane, sans aucun recours contre eux ni contre le navire ;

Que, si donc il était établi que, dans les ventes successives qu'ils ont faites, ils aient tiré un bénéfice des travaux exécutés, ils devraient être tenus d'indemniser les fournisseurs dans la mesure où ils auraient bénéficié de ces travaux ; qu'il est en effet de principe que nul ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui ;

Attendu que le Tribunal ne possède pas sur ce point les éléments d'appréciation nécessaires, qu'ils convient donc de renvoyer les parties devant arbitre ;

Qu'il y a lieu de surseoir à statuer tant sur la demande en dommages-intérêts de Savary et Jacquemin et fils que sur l'action en garantie de Savary ès qualité contre Vinet qui fait défaut ;

Par ces motifs,

Reçoit Jacquemin et fils et Savary ès qualité additionnellement demandeurs et, statuant sur le tout par un seul et même jugement en premier ressort,

Donne défaut faute de comparaître contre Croisé d'Ancourt et Vinet et les condamne conjointement et solidairement à payer à Moisy la somme de 6.044 fr. 25, à Mariolle celle de 1.288 fr., à Vve Toutain celle de 3.165 fr. 25, le tout avec intérêts de droit, les condamne en outre aux dépens ;

Dit et juge que, Croisé d'Ancourt et Vinet n'ayant jamais été propriétaires du navire *Havre*, les créances que les demandeurs ont contre eux ne sont pas privilégiées sur ce navire, ni surtout sur le prix provenant de la vente ;

Digitized by Google

Et avant faire droit, tant sur l'action de Moisy, Mariolle et Vve Toutain contre Savary ès qualité que sur la demande en dommages-intérêts de ce dernier et de Jacquemin et fils contre Moisy, Mariolle et Vve Toutain, et sur l'action en garantie de Savary contre Vinet, renvoie les parties devant M. Bailhache, nommé arbitre avec mission de les entendre, de se faire présenter tous documents, d'entendre tous témoins, de rechercher si, étant données la nature des travaux et les conditions auxquelles ont eu lieu les ventes successives et particulièrement la dernière vente du navire *Havre*, la liquidation a bénéficié de ces travaux et dans quelle mesure, concilier les parties si faire se peut, sinon déposer un rapport au greffe pour être ensuite statué ce que de droit ;

Dépens quant à ce réservés. »

Du 26 mai 1903. — Prés. : M. Rœderer, prés. ; plaid. : Mes Levarey et G. Bodereau, avocats (1).

Observations. — I — III. — Il est admis que la vente du navire n'est opposable aux tiers qu'après la mutation en douane. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*. t. I. n° 122 ; Bordeaux, 24 juin 1896, ce Rec., XII, p. 431 et la note ; Saint-Malo, 27 juin 1885, *ibid.*, I, p 617 et les nombreuses références citées en note ; Cassation, 4 janvier 1898, *ibid.*, XIII, p. 614 et la note. Pour le cas où les tiers ont eu connaissance de la vente, voyez Rennes, 8 décembre 1892, *ibid.*, IX, p. 26.

Sur la question de savoir si le propriétaire qui a vendu le navire, est responsable des dettes contractées par l'acheteur au cas où la mutation en douane n'a pas été effectuée, voyez Nantes, 17 décembre 1887, *ibid.*, IV, p. 296 ; Havre, 8 février 1886, *ibid.*, II, p. 24.

II. — Les créanciers privilégiés sur le navire pour fournitures en vertu de l'article 191 du Code de commerce, ont-ils un droit de suite sur le prix de vente de ce navire ? Voyez Nantes, 11 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 125 ; Rennes, 19 janvier 1899. *ibid.*, XIV, p. 620 ; Cassation, 31 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 474 et les notes.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

30 mai 1902

Fret. Paiement. Poids délivré. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Option du destinataire. Poids délivré. Sens. Transbordement. Mise à terre. Rendement. Défaut de pesage à ce moment. Destinataire. Poids récapitulé lors des réexpéditions. Impossibilité de régler sur ce poids. Règlement. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Destinataire. Pesage. Frais à sa charge. — Charte-partie. Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité.

Navire : « Inver ».

I. — Lorsque le destinataire a l'option de payer le fret soit sur le poids délivré, soit sur le poids du connaissement moins 1 1/2 0/0, il faut entendre par poids délivré le rendement obtenu lors du transbordement ou de la mise à terre de la cargaison ; si donc le destinataire n'a pas fait procéder au pesage à ce moment, il ne peut ensuite offrir de payer le fret sur le poids récapitulé par lui au fur et à mesure des réexpéditions qu'il a faites à ses clients ; en conséquence le fret doit être réglé sur le poids porté au connaissement moins 1 1/2 0/0. et les frais de pesage faits par le destinataire doivent rester à sa charge.

II. — Lorsque, aux termes de la charte-partie, le navire n'est pas responsable du manquant, pourvu que toute la cargaison prise à bord ait été délivrée, si le destinataire a procédé lui-même au débarquement, le navire ne peut, en dehors d'une faute établie à son encontre, être rendu responsable du manquant.

JACK C. MORTREUIL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, par exploit en date du 19 février, Jack, directeur de la Shamrock Shipping C°, armateurs du vapeur anglais *Inver,* a assigné Mortreuil en paiement de la somme de 1.119 fr. 75 pour solde de fret à lui dû suivant compte signifié ;

Digitized by Google

Attendu qu'à cette demande Mortreuil, toutes compensations opérées avec des manquants dont il entend rendre Jack responsable, se porte reconventionnellement demandeur en paiement de la somme de 314 fr. 85 pour solde de tout compte ;

Attendu qu'il y a lieu de joindre les causes ;

Attendu que le litige tel qu'il est actuellement soumis au Tribunal présente à juger les questions suivantes :

1° Le fret doit-il être payé sur le poids du connaissement ou sur le poids délivré ?

2° L'armateur est-il ou non responsable du manquant ?

3° Doit-il ou non supporter une partie des frais de pesage ?

Sur le premier point :

Attendu qu'il appert des débats que le vapeur *Inver* est arrivé à Rouen à la date du 11 janvier avec une cargaison de houille pour le compte de Mortreuil ; que le débarquement était terminé le 14 du même mois ; que Mortreuil, ayant seulement remis à Jack à la date du 6 février suivant un poids approximatif du rendement de son vapeur, ce dernier prétend que Mortreuil ne saurait aujourd'hui se prévaloir de la faculté qu'il avait de recevoir le chargement sur le poids délivré ; que Jack prétend au contraire être en droit d'exiger le règlement de son fret sur le poids du connaissement moins 1 1/2 o/o en conformité de l'accord verbal entre les parties à la date du 30 décembre 1901 ;

Attendu que, si on se réfère à ce contrat d'affrètement, on voit en effet que Mortreuil avait l'option de recevoir la cargaison à lui adressée soit sur le poids délivré, soit sur le poids du connaissement moins 1 1/2 o/o à la condition toutefois de faire connaître sa décision au capitaine avant l'ouverture des panneaux ;

Attendu qu'il est justifié que Mortreuil dès l'arrivée du navire manifesta son intention de faire peser le chargement ;

Attendu que Mortreuil paraît donner à cette clause une interprétation absolument contraire à celle qu'ont envisagée les parties lors de la formation de la convention ;

Attendu en effet qu'il est de toute logique d'entendre par poids délivré, le rendement obtenu lors du transbordement ou de la mise à terre de la cargaison du vapeur importateur ; que, s'il est impossible, comme le prétend Mortreuil, de pro-

Digitized by Google

céder à la vérification du poids dans de semblables conditions, les parties qui ont prévu cette éventualité laissent précisément au réclamateur l'option à laquelle il vient d'être fait allusion ;

Attendu que Mortreuil ne fut en mesure de donner un poids officiel qu'à la date du 13 mars, soit près de deux mois après le débarquement du vapeur *Inver* ; que ce poids fut récapitulé au fur et à mesure des réexpéditions que Mortreuil faisait à sa clientèle par wagons ou charrettes ; que, si on admettait pareilles prétentions, on arriverait à cette conséquence que les armateurs seraient réglés de leurs frets non pas sur le poids par eux réellement délivré lors du débarquement, mais sur le poids de réexpédition, laissant ainsi à leur charge la perte d'intérêts causée par de longs délais de règlement, ainsi que les déchets résultant des différentes manutentions et des vols pouvant se produire sur quai pendant des séjours aussi prolongés ; que ce mode de procéder est contraire à l'esprit même du contrat, qu'il constitue un véritable abus contre lequel Jack s'élève avec raison ; qu'il y a en conséquence lieu de dire que Mortreuil, ne s'étant pas conformé aux conditions prévues au contrat précité, devra régler à Jack le montant de son fret sur le poids du connaissement sous déduction de 1 1/2 o/o accordé pour déchet de route ;

Sur le deuxième point :

Attendu que Mortreuil, ayant constaté un rendement inférieur de 46.348 kilos à la quantité portée au connaissement, entend rendre Jack responsable de ce manquant ;

Mais attendu que le contrat d'affrètement auquel se réfèrent les connaissements porte que le steamer ne sera pas responsable du manquant s'il en existe, pourvu que toute la cargaison prise à bord ait été délivrée ;

Attendu que Mortreuil, ayant procédé lui-même aux opérations de débarquement, a pu se rendre compte que cette condition avait été bien remplie ;

Attendu que Mortreuil soutient encore qu'ayant vu le cuisinier du bord prendre du charbon dans les cales pour alimenter le fourneau de sa cuisine, il en conclut que le mécanicien a pu faire de même pour alimenter ses chaudières motrices ;

Mais attendu que, si l'acte ainsi commis par le cuisinier est blâmable au plus haut point, on ne saurait toutefois en tirer la conclusion que Mortreuil semble vouloir insinuer ; qu'en effet le capitaine du vapeur *Inver* justifie avoir pris au port

Digitized by Google

d'embarquement une quantité de 57 tonnes de charbon pour les besoins de son navire ; que cette quantité a été insérée en marge des connaissements avec la mention « en dehors du chargement » ; que dans ces conditions Jack ne saurait être responsable de la différence de poids qui lui est réclamée ;

Sur le troisième point :

Attendu que, à raison de la solution qui vient d'être donnée au litige, il n'y a pas lieu d'examiner à qui incombent les frais de pesage ;

Par ces motifs,

Reçoit Mortreuil reconventionnellement demandeur, mais en la forme seulement ;

Joint les causes et statuant sur le tout par un seul et même jugement,

Dit et juge que le règlement litigieux doit être établi sur le poids du connaissement moins 1 1/2 o/o, en conséquence condamne Mortreuil à payer à Jack la somme de 1.119 fr. 75 pour solde de fret avec intérêts de droit ;

Déboute Mortreuil de ses demandes, fins et conclusions comme mal fondées, le condamne en outre à tous les dépens. »

Du 30 mai 1902. — Plaid. : Mes Léon Louvet et Deleau, agréés (1).

Observations. — I. — Sur l'obligation imposée soit au capitaine, soit au réceptionnaire suivant les cas, de faire procéder au pesage, lorsque le fret est payable sur le poids délivré, voyez Douai, 24 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 698 et la doctrine et la jurisprudence en note. Comp. Anvers, 1er mai 1903, *ibid.*, XVIII, p. 902.

Lorsque le fret est payable sur le poids délivré, d'après les usages des divers ports, les frais de pesage sont, soit à la charge du navire : voyez Havre, 8 juillet 1902, *ibid*, XVIII, p. 187 et la note ; soit partagés par moitié entre le navire et la cargaison : voyez Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415 et la note ; Marseille, 4 mai 1898, *ibid.*, XIII, p. 797 et la note. Les frais du pesage faits dans l'intérêt du destinataire exclusivement restent à sa charge ; voyez Marseille, 11 janvier 1899, *ibid*. XIV, p. 670 et les notes ; Aix, 20 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 312 ; Calais, 29 janvier 1901, précité.

(1) Communication de Me Louvet, avocat agréé à Rouen.

Digitized by Google

II. — Comp. Marseille, 25 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 454; Gênes, 23 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 534; Havre, 22 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 87 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

23 mai 1903

Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Article 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension. — Assurances sur corps. Compromis. Experts. Rapport. Port. Réparations impossibles. Convoyage au port de réparation. Charge des assureurs. Dépôt du rapport. Capitaine. Convoyage. Obligation. Agent des assureurs. Intervention. Voyage. Retard. Gages et vivres de l'équipage. Charge des assureurs. Cours de la prime. Suspension. Navire attendant un convoyeur. Police française. Article 17. Navire attendant une pièce du mécanisme. Assimilation. — Assurances sur corps. Voyage du port de relâche au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts. Embarquement. Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation. — Assurances sur corps. Représentant des assureurs. Compromis. Mandat donné aux experts. Evaluation de la dépréciation vénale du navire. Principe de la responsabilité. Contestation impossible. — Assurances sur corps. Police française. Interprétation. Navire. Etat de navigabilité antérieur au sinistre. Assureur. Remise à l'état équivalent. Obligation. Etat identique. Non obligation. Dépréciation vénale et commerciale. Indemnité. Obligation. — Assurances sur corps. Police française. Port de relâche. Emprunts à la grosse. Primes. Avances. Commissions. Charge des assureurs. Port en dehors des opérations commerciales. Port de réparation. Emprunt en vue des réparations. Application. — Assurances sur corps. Police française. Article 20. Avances en vue des réparations. Port étranger. Banquiers de l'armateur en France. Commissions. Charge de l'assureur. — Assurances

Digitized by Google

sur corps. Lloyd's Register. Navire coté avant les avaries. Honoraires de l'expert. Charge des assureurs. — Assurances maritimes. Absence de renouvellement par tacite réconduction. Police expirée. Défaut de renouvellement. Réparations. Risques. Charge de l'assuré. Primes non dues.

Navire : « Guyane ».

I. — Le capitaine, dont le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs, doit demander aux autorités compétentes la nomination d'experts pour constater les dites avaries.

Faute de ce faire, s'il quitte le port où il avait relâché après un échouement, et regagne son port d'expédition, il doit être considéré comme ayant directement gagné ce dernier port.

Dès lors, le voyage ainsi effectué ne peut être considéré comme « fait spécialement en dehors des opérations commerciales du navire pour aller au port de réparation » ; et il n'y a pas lieu d'appliquer l'article 17 de la police française d'assurances sur corps, qui met à la charge des assureurs les vivres et gages de l'équipage et du capitaine, ainsi que les frais de remorquage et suspend le cours de la prime.

II. — Lorsque, d'après les experts nommés par compromis, le port où se trouve le navire n'offre pas les moyens de procéder aux réparations et que le navire doit être convoyé jusqu'à un autre port aux frais des assureurs, le capitaine doit, dès le dépôt du rapport d'experts, s'occuper de faire effectuer le convoyage.

Mais, si, l'agent des assureurs étant intervenu pour traiter ce convoyage à de meilleures conditions, le départ du navire a été retardé, les vivres et gages de l'équipage doivent être mis à la charge des assureurs et la prime cesse de courir dès le dépôt du rapport.

D'ailleurs, le séjour du navire qui attend un convoyeur dans ces conditions peut être assimilé au séjour du navire qui attend, dans le port de relâche « l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme », séjour pendant lequel les assureurs prennent à leur charge, aux termes de l'article 17, dernier paragraphe, de la police française, les vivres et gages de l'équipage, et couvrent gratuitement les risques.

Digitized by Google

III. — Lorsque, pour effectuer le trajet du port de relâche au port de réparation, à la charge des assureurs, le capitaine a embarqué la quantité de charbon fixée par les experts et que son rapport de mer régulièrement affirmé, et faisant par conséquent foi jusqu'à preuve contraire, constate que tout le charbon a été consommé, les assureurs ne sauraient en refuser le paiement intégral sous le prétexte que le capitaine doit embarquer un tiers de plus que la quantité de charbon nécessaire.

IV. — L'assureur sur corps, dont le représentant a, dans un compromis, donné mandat aux experts d'évaluer la dépréciation vénale du navire, ne peut plus contester ensuite le principe de sa responsabilité de ce chef.

V. — Les polices françaises d'assurances sur corps doivent s'interpréter en ce sens que les assureurs sont simplement tenus des réparations nécessaires pour remettre le navire dans un état de navigabilité équivalent à celui où il se trouvait avant le sinistre, et non dans un état identique.

Mais ils doivent indemniser l'armateur de la dépréciation vénale et commerciale subie par le navire.

VI. — L'article 20 de la police française d'assurances sur corps, qui fait supporter aux assureurs « les primes des emprunts à la grosse, contractés dans un port de relâche, les commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais proportionnels », s'applique aux emprunts contractés par le capitaine en vue des réparations, dans un port où le navire se trouve en dehors de ses opérations commerciales, spécialement dans un port de réparation autre que le port de relâche.

VII. — Cet article s'applique aux commissions sur les avances consenties à l'armateur par ses banquiers de France en vue des réparations effectuées dans un port étranger.

VIII. — Les assureurs sont tenus de rembourser à l'assuré les honoraires de l'expert du Lloyd, lorsque le navire était coté avant de subir les avaries à la charge des assureurs.

IX. — Le contrat d'assurance ne se renouvelle pas par tacite réconduction.

Les assureurs ne continuent donc à courir les risques pendant les réparations et les primes ne peuvent être dues que si la police n'est pas expirée ou a été renouvelée.

Digitized by Google

MONTEUX C. ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le vapeur *Guyane*, appartenant à Monteux, affecté à un service entre Cayenne et les côtes environnantes, se trouvait à Carsevenne le 28 décembre 1898, lorsque, à marée basse, en échouant, il éprouva de graves avaries, impossibles à réparer sur place ;

Attendu que la *Guyane* rentra à Cayenne où un rapport d'expertise fut dressé, mais que, ce port n'offrant pas les moyens de procéder à la réparation des dommages subis, conformément à l'article 17 de la police et d'un commun accord entre les assureurs sur corps et le représentant de l'armateur, il fut décidé que le navire serait convoyé jusqu'à Fort-de-France pour procéder là aux réparations définitives;

Attendu que, par suite de certaines circonstances, les réparations au vapeur *Guyane* ne purent être effectuées que dans les premiers mois de 1902, après un compromis d'expertise amiable passé entre Lathifordière, représentant à la Martinique des assureurs sur corps du dit navire et Augé-Quertier, mandataire de Monteux ;

Attendu que, ces réparations terminées, une dispache pour le règlement des avaries fut dressée par le représentant des assureurs ;

Attendu que Monteux, de son côté, fit établir une dispache rectifiée, laquelle fait ressortir à son profit une allocation très supérieure à la première ;

. . . . . .

Attendu que la différence qui existe entre le règlement fait pour le compte des assureurs et la dispache rectifiée de Monteux, provient d'une interprétation faite différemment par les parties d'un certain nombre des divers éléments dont se compose ce règlement ;

Qu'il convient, en conséquence, d'examiner successivement ces différents points sur lesquels les parties ne sont pas d'accord ;

Premier point :

Charbon consommé de Carsevenne à Cayenne .	1.650 fr.
Matières grasses (même voyage).	75 »
Total.	1.725 »

Attendu que Monteux entend être remboursé du montant

Digitized by Google

de cette consommation de charbon et matières grasses, pour le voyage du port où a eu lieu l'échouement de son vapeur à Cayenne, alors que la dispache de Roy, pour le compte des assureurs, ne l'admet pas ;

Attendu que Monteux base sa prétention sur l'article 17 de sa police d'assurance ; qu'il prétend qu'aux termes de cet article, à partir de son départ de Carsevenne jusqu'à Fort-de-France, le voyage de son vapeur a été à la charge des assureurs ; qu'il y a eu là, en effet, ainsi que le prévoit l'art. 17, un trajet fait spécialement en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller au port de réparation ;

Attendu que les assureurs soutiennent au contraire qu'en faisant le voyage de Carsevenne à Cayenne, la *Guyane* est simplement revenue à son port d'expédition, voyage qui ne rentre pas dans les termes de l'art. 17 de la police ;

Attendu que le dit article 17 stipule que : « Lorsque le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs et qu'il se trouve dans un port où les réparations seraient impossibles ou trop dispendieuses, les assureurs autorisent le capitaine, en ce qui les concerne, à s'y borner aux réparations jugées indispensables et à aller, au besoin avec l'aide d'un remorqueur, les compléter au port le plus convenable où elles pourraient s'effectuer avec économie, lui donnant à cet égard les pouvoirs les plus étendus, et continuant de courir les risques sans augmentation de prime » ;

Que plus loin le même article ajoute : « Pendant les trajets faits spécialement en dehors des opérations commerciales du navire, pour aller au port de réparation et en revenir, la prime mensuelle ne court pas dans les assurances à terme ; les vivres et gages d'équipage et les frais de remorquage sont à la charge des assureurs » ;

Attendu que la première obligation d'un capitaine dont le navire a éprouvé des avaries à la charge des assureurs est de demander aux autorités compétentes la nomination d'experts pour constater les dites avaries ;

Que le capitaine de la *Guyane* n'a pas fait faire ces constatations à Carsevenne, qu'il est revenu par ses propres moyens à Cayenne, le port le plus voisin, en même temps son port d'expédition, où a eu lieu l'expertise ;

Qu'en agissant ainsi, le capitaine s'est conformé au devoir que lui imposaient les circonstances, du moment que son navire ne se trouvait pas dans des conditions susceptibles de

Digitized by Google

justifier son abandon ; mais qu'on ne peut dire que la *Guyane*, en revenant à Cayenne, d'où elle était partie pour aller à Carsevenne, a fait comme l'indique l'art. 17 « un trajet spécial, en dehors de ses opérations commerciales, pour aller au port de réparation » ;

Que, si le capitaine n'a pas jugé à propos ou n'a pas été à même de faire ces déclarations et faire faire les constatations des avaries à Carsevenne, il y a lieu de dire que l'échouement de la *Guyane* doit être considéré comme ayant eu lieu à un point quelconque de la côte, d'où il a pu gagner Cayenne, c'est-à-dire en faisant un trajet qui ne saurait rentrer dans les termes de l'art. 17 ;

Qu'en conséquence la prétention de Monteux sur ce point ne saurait être admise....

Troisième point :

Gages du capitaine et de l'équipage, de Carsevenne à Fort-de-France (9 janvier au 18 avril)	7.065 fr. 95
Nourriture des marins pendant le même temps	3.800
Total réclamé par Monteux	10.865 fr. 95

Les assureurs offrent :

Pour gages	438 fr. 35
Pour vivres	224 »
Soit	662 fr. 35

Attendu que le désaccord provient de ce que Monteux, en vertu de l'article 17, entend être payé des gages et vivres de l'équipage, du départ de son navire de Carsevenne, 9 janvier 1899, jusqu'à son arrivée à Fort-de-France, 18 avril 1899, alors que les assureurs prétendent ne payer ces frais que du départ de la *Guyane* de Cayenne, c'est-à-dire du 10 avril ;

Attendu que Monteux appuie sa demande sur les mêmes raisons que celles données pour le premier point ;

Que les assureurs soutiennent que l'art. 17 est formel, qu'ils ne doivent les vivres et gages de l'équipage que pendant le trajet du navire pour se rendre au port de réparation ;

Attendu qu'il résulte de ce qui a été dit pour le premier point que pour les mêmes raisons Monteux ne peut valable-

Digitized by Google

ment prétendre être remboursé des gages et vivres de l'équipage depuis le départ de son navire de Carsevenne ;

Qu'en ce qui concerne le séjour du dit navire dans le port de Cayenne, du 12 janvier au 10 avril, il y a lieu de remarquer que les experts nommés par ordonnance de M. le Président du Tribunal de cette ville, le 12 janvier, sur la demande du capitaine de la *Guyane*, ont déposé leur rapport le 20 du même mois ;

Que les dits experts émettaient l'avis dans leur procès-verbal que le navire expertisé devrait le plus tôt possible être mis en cale sèche pour qu'il soit procédé à la visite et à la réfection du fond, que le navire ne pouvait naviguer seul et devrait être convoyé à la Martinique, si ce point était choisi pour la réparation ;

Attendu qu'à partir du dépôt de ce rapport, le capitaine devait rechercher les moyens de relever pour le port où il serait susceptible de faire réparer son navire ;

Mais attendu qu'il ressort des renseignements fournis aux débats, que l'agent des assureurs à Cayenne est intervenu pour traiter le convoyage de la *Guyane* à Fort-de-France et que le long temps qui s'est écoulé jusqu'au départ n'est dû qu'aux recherches de cet agent pour trouver, dans l'intérêt des assureurs, un convoyeur aux meilleures conditions possibles ;

Attendu qu'en raison de cette intervention, les assureurs, par l'entremise de leur agent à Cayenne, ayant pu être la cause du séjour prolongé de la *Guyane* dans ce port, séjour qui leur a profité, en ce sens qu'ils ont traité le convoyage à des conditions avantageuses, il convient de dire que les vivres et gages de l'équipage doivent être mis à la charge des assureurs à partir du dépôt du rapport d'expertise au greffe de Cayenne, c'est-à-dire à partir du 21 janvier jusqu'au 18 avril, date d'arrivée à Fort-de-France ;

Attendu que cette solution est d'autant plus justifiée que l'on peut, dans la cause, assimiler le vapeur *Guyane* attendant un convoyeur dans le port de Cayenne, au navire qui, aux termes du dernier paragraphe de l'art. 17 « séjourne dans un port de relâche en attendant l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs », temps pendant lequel les assureurs prennent à leur charge les vivres et gages de l'équipage et gratuitement les risques ;

Digitized by Google

Quatrième point :

Charbon consommé de Cayenne à Fort-de-France (50 tonnes).	4.000 fr.
Matières grasses (même voyage)	200 »
Soit.	4.200 fr.

réclamés par Monteux.

Les assureurs offrent pour ce chef de demande 2.800 fr.

Attendu que Monteux prétend que, toujours en vertu de l'art. 17, il doit être remboursé en totalité de ses dépenses de charbon et de matières grasses ;

Que les assureurs ne discutent nullement le principe de leur responsabilité pour cette réclamation, mais qu'ils allèguent : qu'en l'absence de toute justification de cette consommation de charbon et de matières grasses, en s'appuyant sur l'obligation de tout capitaine de vapeur de toujours embarquer à son bord 1/3 de plus de charbon que la quantité qu'il juge lui être nécessaire pour son voyage, ils sont fondés à considérer que tout le charbon embarqué n'a pas été consommé et en conséquence à diminuer d'un tiers la somme réclamée de ce chef ;

Attendu que, dans leur rapport, les experts de Cayenne ont mentionné que la quantité de charbon à embarquer pour se rendre à Fort-de-France devrait être de 50 tonnes minimum, que cette quantité, qui est celle réclamée, a bien été mise à bord ;

Qu'ainsi le capitaine, dont le navire ne se trouvait pas dans des conditions normales, s'est conformé, comme il en avait le devoir, aux indications des experts ;

Que, d'autre part, il résulte du rapport de mer du capitaine déposé à son arrivée à Fort-de-France, que tout le charbon embarqué a été brûlé pendant le trajet ; qu'en effet, il est mentionné dans ce rapport que les jours qui ont précédé l'arrivée à Fort-de-France, il a dû, pour se rendre jusqu'à destination, par suite de l'insuffisance de charbon, brûler des débris de bois qu'il avait dans sa cale ;

Or, attendu que les rapports de mer des capitaines, régulièrement affirmés, font foi jusqu'à preuve contraire ;

Qu'ainsi la justification de la dépense que demandent les assureurs est suffisamment établie et qu'il y a lieu, en conséquence, de déclarer Monteux fondé sur ce chef de demande...

Digitized by Google

Sixième point :

Dépréciation de la valeur vénale et commerciale du vapeur *Guyane*, estimée à 8.000 francs par les experts de Fort-de-France, somme que Monteux réclame aux assureurs :

Attendu que les assureurs se fondent, pour repousser cette réclamation, sur l'art. 20 de la police d'après lequel « il n'est admis dans les règlements d'avaries que les objets remplaçant ceux perdus ou endommagés par fortune de mer, pendant la durée des risques » ;

Attendu que l'art. 1er de la police d'assurance est ainsi conçu : « Sont aux risques des assureurs les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tempête, naufrage, échouement, etc. » ;

Attendu que, si l'on se reporte au rapport des experts, déposé au greffe de Fort-de-France le 25 mars 1902, il en résulte que les dits experts ont été nommés par compromis amiable du 1er février 1902, passé entre Lathifordière, représentant à la Martinique des assureurs sur corps du vapeur *Guyane*, et Augé-Quertier, mandataire de Monteux ;

Qu'ils ont été chargés de « constater les avaries de toute nature existant à bord du steamer *Guyane* actuellement mouillé dans le port de Fort-de-France, en indiquer les causes et en dresser un devis estimatif ; de plus, estimer la valeur du vapeur en état d'avaries et aussi la dépréciation vénale que le dit échouement a occasionné au navire par la déformation de ses lignes de carène, tant dans le sens vertical que dans le sens horizontal, déformation qui ne saurait être redressée sans une dépense considérable »...

Attendu enfin que les dits experts s'expriment ainsi dans leur rapport en ce qui concerne ce chef de demande de Monteux :

« Dépréciation vénale par les flexions des lignes verticales et horizontales...

« Qu'il y a lieu d'accorder tant pour cette dépréciation que pour celle résultant de la tôle arrière babord une somme nette de 8.000 francs » ;

Attendu que le procès-verbal d'expertise du 25 mars 1902 a été entériné par jugement du Tribunal de Fort-de-France du 12 avril 1902 ;

Qu'il est vrai que Lathifordière s'est fait décerner acte de ses réserves en ce qui concerne la dépréciation vénale par

Digitized by Google

suite de la déviation des lignes et de la tôle qui ne peut être remplacée qu'en partie, quant à la responsabilité que peuvent encourir de ce chef les assureurs ;

Mais attendu qu'on ne saurait admettre le bien fondé de ces réserves du mandataire des assureurs, étant donné qu'elles portent sur le principe même de la responsabilité des défendeurs, alors que ce même mandataire, dans le compromis amiable d'expertise du 24 janvier 1902, a donné mission aux experts, d'accord avec le représentant de Monteux, d'estimer cette dépréciation, c'est-à-dire qu'il a accepté expressément le principe d'une indemnité due de ce chef ;

Qu'en agissant comme il l'a fait, Lathifordière a engagé la responsabilité des assureurs ses mandants ; que ceux-ci pourraient s'en prendre à leur mandataire si, dans le compromis précité, il a outrepassé son mandat, mais qu'ils ne peuvent aujourd'hui, en présence de la convention formelle intervenue, venir valablement prétendre qu'ils ne sauraient être tenus d'indemniser Monteux de la dépréciation de son vapeur par suite des déformations constatées dans ses lignes et non redressées ;

Attendu que, si les assureurs sont responsables de la dépréciation de la valeur vénale du steamer *Guyane* en vertu du compromis d'expertise amiable, il y a lieu de dire qu'ils en sont également responsables en droit ;

Attendu qu'en effet, en dehors du travail des experts qui établit que le steamer *Guyane* n'a pas été remis dans un état semblable à celui où il se trouvait avant l'échouement, il résulte des constatations de l'agent du Lloyd's Register à la Martinique que, quoique le dit vapeur ait été remis en état de navigabilité, il existe une déformation dans ses lignes d'eau et aussi une déviation à la ligne des bouchins ;

Or attendu qu'il paraît aujourd'hui non contestable que les polices d'assurances françaises sur corps doivent s'interpréter en ce sens que les assureurs sont simplement tenus des réparations destinées à remettre le navire avarié dans un état de navigabilité équivalent à celui où il se trouvait avant le sinistre, qu'ils ne sont pas obligés de le remettre dans un état identique, ce qui pourrait entraîner des dépenses considérables et souvent inutiles, mais que par contre, si, du fait des réparations ainsi effectuées, le navire a subi une dépréciation de sa valeur vénale et commerciale, les assureurs doivent en indemniser son propriétaire ; que cette interprétation

Digitized by Google

n'est du reste que la juste réparation du préjudice subi dont l'armateur a entendu se couvrir en assurant son navire;

Attendu qu'en raison de ce qui précède, comme il n'est pas douteux que le steamer *Guyane*, tout en ayant été remis en bon état de navigabilité, ne se trouve cependant pas dans un état matériel équivalent à celui dans lequel il était avant son échouement, faisant l'application dans la cause du principe ci-dessus posé, il convient de dire : que c'est à bon droit que Monteux réclame du chef de la dépréciation de son vapeur la somme de 8.000 francs fixée par les experts, laquelle au surplus n'est pas discutée quant à son montant...

Huitième point :

Commission de 2 o/o sur avances et intérêts de ces avances :

Attendu que Monteux, s'appuyant sur l'article 20 de la police d'assurance, réclame de ce chef une somme de 1.137 fr.66 ainsi que les intérêts de ces avances après ventilation conforme à la police;

Attendu que les assureurs repoussent cette demande; qu'ils soutiennent que l'emprunt fait par Monteux pour payer les réparations de son vapeur à Fort-de-France et autres dépenses, ne rentre pas dans les termes du paragraphe de l'article 20, suivant lequel ils ont à supporter « les primes des emprunts à la grosse contractés dans un port de relâche. commissions d'avances de fonds, intérêts ou tous autres frais, proportionnellement à l'indemnité nette à leur charge »;

Qu'ils prétendent en effet que, Fort-de-France n'ayant pas été un port de relâche pour le steamer *Guyane*, cette commission sur avances ne saurait leur incomber;

Attendu que de l'examen de l'article 20 il résulte que les assureurs sont responsables des primes des emprunts à la grosse, commissions d'avances de fonds, intérêts;

Qu'évidemment les emprunts visés par le paragraphe de cet article sont ceux faits spécialement par un capitaine pour réparer son navire après avaries à la charge des assureurs et ce dans un port en dehors de ses opérations commerciales ;

Or attendu que le vapeur *Guyane* à Fort-de-France se trouvait dans un port en dehors de ses opérations commerciales ;

Que l'on ne peut admettre que les assureurs responsables des primes d'un emprunt à la grosse fait par un capitaine dans un port où il a relâché pour y faire faire des réparations à son navire, à la suite de fortunes de mer, ne soient pas responsables de ces mêmes primes ou commissions quand,

Digitized by Google

comme dans la cause, le navire a été obligé de se rendre spécialement du port où il se trouvait dans un autre port pour y faire effectuer ses réparations;

Qu'il ressort de l'esprit de l'article 20, que la distinction que les assureurs entendent faire, en ce qui concerne le port où ont eu lieu les réparations du steamer *Guyane*, n'est pas valable étant donné que Fort-de-France a été effectivement un port de relâche;

Attendu que les défendeurs fondent aussi leur refus sur ce qu'il ne s'agit pas dans l'espèce d'un emprunt à la grosse, Monteux ayant fait adresser l'argent nécessaire à son représentant par son banquier en France;

Attendu que c'est à tort que les assureurs critiquent la manière dont Monteux s'est procuré des fonds; qu'il est, en effet, certain qu'un emprunt à la grosse eût été beaucoup plus onéreux; que d'autre part l'obligation de remboursement des assureurs n'est pas limitée aux primes des emprunts à la grosse, qu'elle s'étend également aux commissions sur avances fournies, qu'on doit évidemment faire rentrer dans cette catégorie les avances qui ont pu être consenties à l'armateur par son banquier;

Attendu enfin que les assureurs sont aussi tenus des intérêts de ces avances;

Attendu qu'il faut dire, en conséquence, que la réclamation de Monteux sur ce point est fondée en principe; que toutefois il y aura lieu, après justification, d'établir par état cette commission sur avances et les intérêts de ces dernières, et d'en opérer la ventilation conformément à la police;

Demandes additionnelles de Monteux:

Neuvième point:

Honoraires de l'expert du Lloyd's Register: 700 fr.

Attendu que Monteux demande à être remboursé de ces honoraires qu'il a payés et que les assureurs entendent laisser à sa charge;

Attendu qu'il résulte d'un certificat délivré à Fort-de-France le 19 juin 1902, qu'avant ses avaries le steamer *Guyane* était classé au Lloyd's Register;

Que par suite ces frais d'honoraires de l'expert doivent équitablement rester à la charge des assureurs; qu'en effet cette solution est conforme à l'esprit du contrat d'assurance, puisqu'il s'agit d'une dépense occasionnée par l'avarie et

Digitized by Google

qu'il est nécessaire de faire. pour que la situation de l'assuré soit ce qu'elle était auparavant;

Attendu toutefois que ces frais devront être ventilés conformément à la police;

Dixième point:

Montant de la prime d'assurance du 9 janvier au 18 avril 1899 : 1.102 fr. 45

Attendu que Monteux demande le remboursement de la prime d'assurance qu'il a payée pour son vapeur depuis le départ de Carsevenne, 9 janvier 1899, jusqu'à l'arrivée à Fort-de-France, 18 avril 1899;

Attendu que les assureurs maintiennent sur ce point leur raisonnement relatif aux vivres et gages de l'équipage et au charbon et matières grasses; qu'ils prétendent en conséquence que, si une ristourne de prime d'assurance était due à Monteux, elle ne pourrait l'être que pour la période pendant laquelle s'est effectué le trajet de la *Guyane* de Cayenne à Fort-de-France, c'est-à-dire du 10 au 18 avril, mais que, la ristourne ne s'acquérant que par mois, Monteux ne peut rien réclamer de ce chef;

Attendu qu'il résulte de ce qui a été dit sur le premier et sur le troisième points que le vapeur *Guyane* a été à la charge des assureurs depuis le 21 janvier 1899, date à partir de laquelle les assureurs ont été considérés comme étant responsables du retard de son départ pour Fort-de France; que c'est par suite à partir de ce moment que les défendeurs ont dû couvrir gratuitement les risques;

Attendu dès lors que la prime d'assurance doit être ristournée du 21 janvier 1899 au 10 avril, date d'expiration de la police et dans les conditions de cette dernière et que la fin de non recevoir des assureurs basée sur ce que, la ristourne ne s'appliquant pas à une période de moins d'un mois ne peut être acquise à Monteux, doit être déclarée non valable;

Neuvième point:

Demande reconventionnelle des assureurs:

Attendu que les assureurs demandent:

1° La prime d'assurance du 8 avril 1898 au 8 avril 1899;

2° Les primes des années suivantes jusqu'au 8 avril 1903...

Attendu qu'en ce qui concerne les primes des années suivantes, la police, qui couvrait les risques, lorsque l'échoue-

Digitized by Google

ment du vapeur *Guyane* a eu lieu, se terminait au 10 avril 1899 ;

Que les assureurs posent en principe que le navire est resté aux risques des assureurs pendant les réparations ; que. ces réparations n'ayant été terminées qu'au bout de 3 ans, Monteux doit les primes pour ces 3 années ;

Attendu que, si les assurances continuent à courir pendant les réparations, c'est à la condition que la police ne soit pas expirée ou que tout au moins elle ait été renouvelée ;

Que ces sortes de contrats ne se renouvellent pas par tacite réconduction et que d'autre part aucun principe de droit ne permet de dire que la police a continué après son expiration ;

Attendu du reste que Monteux justifie avoir fait assurer son vapeur pendant son séjour à Fort-de-France et que, si à cette époque un sinistre était arrivé, les défendeurs n'auraient pas eu à en supporter la responsabilité ;

Attendu que, dans ces conditions, la demande reconventionnelle des assureurs, en ce qui concerne les primes d'assurance à partir du 10 avril 1899 jusqu'au 10 avril 1903, doit être repoussée ;

Par ces motifs,

Décerne acte aux assureurs de ce qu'ils offrent de verser pour le montant du règlement d'avaries du vapeur *Guyane* la somme de 40.112 fr. 25 et celle de 104 fr. 30 ;

Dit cette offre insuffisante ; dit et juge que le vapeur *Guyane* a été à la charge des assureurs depuis le 21 janvier 1899 jusqu'au 18 avril 1899, date de son arrivée à Fort-de-France ;

Dit et juge par suite que dans le règlement d'avaries les assureurs doivent tenir compte à Monteux des gages et vivres de l'équipage du 21 janvier 1899 au 18 avril 1899 ;

Dit et juge que les assureurs doivent tenir compte à Monteux des 4.000 fr. de charbon et 200 fr. de matières grasses consommés pendant le trajet du vapeur *Guyane* de Cayenne à Fort-de-France du 10 au 18 avril 1899 ;

Dit et juge que les assureurs doivent tenir compte à Monteux de la dépréciation de la valeur vénale du vapeur *Guyane* estimée à la somme de 8.000 fr. par les experts de Fort-de-France...

Dit et juge que les assureurs doivent tenir compte à Monteux de la commission de 2 o/o sur les avances nécessitées par les réparations au compte des assureurs du vapeur

Digitized by Google

Guyane et aussi des intérêts de ces avances à établir par état;

Recevant Monteux additionnellement demandeur,

Dit et juge que les assureurs doivent tenir compte à Monteux des honoraires qu'il a payés à l'expert du Lloyd's Register à Fort-de-France;

Dit et juge qu'au cas où la prime d'assurance aurait été payée pour l'année entière par Monteux, du 10 avril 1898 au 18 avril 1899, les assureurs doivent tenir compte au demandeur de la ristourne de cette prime du 21 janvier 1899 au 18 avril 1899;

Reconventionnellement...

Dit et juge que, pour le cas où la prime d'assurance courue du 10 avril 1898 au 10 avril 1899, n'aurait pas été payée aux assureurs, Monteux doit être tenu de payer cette prime sauf à tenir compte de la ristourne ci-dessus mentionnée et la déduction de la dite prime ainsi réduite devant alors être opérée sur la somme due par les assureurs;

Déboute les assureurs du surplus de leur demande reconventionnelle;

Condamne les assureurs à tenir compte à Monteux, dans le règlement d'avaries du vapeur *Guyane*, des sommes contestées mises à leur charge par le présent jugement;

Dit que ces sommes devront être ventilées conformément à la police;

Déboute les parties du surplus de leurs demandes, fins et conclusions;

Et attendu que, les parties succombant chacune dans certaines de leurs prétentions respectives, il convient de partager les dépens;

Dit que les dépens seront supportés 4/5 par les assureurs et 1/5 par Monteux. »

Du 23 mai 1903. — Prés. : M. Lefièvre; plaid. : Mes Pézeril (du barreau du Havre) et Guist'hau, avocats (1).

Observations. — I. — La théorie du Tribunal de commerce de Nantes est-elle bien en harmonie avec le paragraphe 1er de l'article 17 de la police française, qui donne au capitaine les pouvoirs les plus étendus? Comp. de Courcy, *Commentaires des polices françaises d'assurances mariti-*

(1) Communication de Me Guist'hau, avocat à Nantes.

Digitized by Google

mes, p. 120. Voyez Havre, 24 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 35 et la note.

II. — Comp. Paris, 9 décembre 1897, ce Rec , XIV, p. 25 et la note.

III. — Sur la force probante du rapport de mer vérifié à l'égard des assureurs et la preuve contraire réservée à ces derniers, voyez Aix, 8 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 47 et la note; Athènes, 1899 (n° 1643), *ibid.*, XVI, p. 568.

IV. — L'assistance à une expertise de l'agent des assureurs rend-elle ces derniers non recevables à contester leur responsabilité ? Voyez Douai, 17 janvier 1901, ce Rec., XVII, p 23 et la jurisprudence en note. Sur l'impossibilité de modifier, sans le consentement des deux parties, le mandat donné par elles aux experts, voyez Marseille, 13 octobre 1897, *M.*, 98. 1. 47.

V. — Voyez Havre, 24 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 35 et la note.

VI-VII. — Comp. Tables du Havre, 1855-75, v° *Assurances sur corps*, n° 31.

VIII. — Voyez Havre, 24 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 35 et la note.

IX. — Comp. Tables du Havre, 1855-1875, v° *Assurances sur corps*, n° 97 ; 1875-85, *eod. verb.*, n° 1.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

4 décembre 1902 et 9 mars 1903

Gens de mer. Accidents. Loi du 21 avril 1898. Armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Responsabilité. Pont du navire. Prétendue disposition défectueuse. Navire. Visite. Aptitude à la navigation. Armateur. Irresponsabilité. — Gens de mer. Blessure. Frais de traitement et de pansement. Maladie incurable Armateur. Cessation de l'obligation. — Gens de mer. Blessure. Traitement ordinaire. Opérations onéreuses. Intervention chirurgicale. Massage. Electricité. Maladie curable. Article 262 du Code de commerce. Application. Charge de l'armateur. — Gens de mer. Armateur. Traitement cessé. Guérison retardée. Dommages-intérêts.

Navire : « Caramanie ».

I. — D'après l'article 2 de la loi du 21 avril 1898, l'armateur n'est responsable des accidents survenus aux ins-

Digitized by Google

crits maritimes qu'il emploie que dans le cas de faute lourde ou de fait intentionnel.

On ne saurait considérer comme tel un prétendu vice de construction consistant dans la disposition défectueuse du pont d'un navire, alors que ce navire est reconnu apte à la navigation par les autorités compétentes et voyage depuis de longues années.

II. — L'obligation pour l'armateur de traiter et panser le matelot blessé au service du navire cesse lorsque la maladie est jugée incurable.

III. — L'obligation de traiter le matelot blessé au service du navire s'applique aussi bien au traitement ordinaire qu'aux opérations plus onéreuses, comme une intervention chirurgicale, un traitement de massage ou d'électricité, lorsque la maladie est curable par ces moyens, l'article 262 du Code de commerce ne faisant aucune distinction.

IV. — L'armateur qui a cessé le traitement du matelot blessé et qui a ainsi retardé l'époque de la guérison définitive lui doit des dommages-intérêts.

Bosch c. Savon frères et Paquet et Cie.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le 30 septembre 1901, Bosch, alors lieutenant à bord du vapeur *Caramanie*, appartenant à MM. Paquet et Cie, en chargement dans le port de Marseille, par les soins de MM. Savon frères, acconniers, avait à circuler sur le pont pour les nécessités de son service ; que, à un moment donné, il fut saisi par le brusque mouvement d'une palanquée, précipité dans la cale et blessé notamment au genou droit ;

Attendu que, à raison des faits ci-dessus, Bosch a assigné MM. Savon frères, d'une part, et MM. Paquet et Cie, d'autre part, comme civilement responsables de l'accident ; qu'il actionne également ces derniers comme armateurs en vertu de l'article 262 du Code de commerce ;

Sur la responsabilité civile de l'accident :

Attendu que, à l'encontre de Savon frères, il y a lieu d'autoriser le demandeur à faire par témoins la preuve des faits articulés, lesquels, s'ils étaient établis, pourraient engager la responsabilité des dits Savon frères, en vertu des principes généraux posés par l'article 1382 du Code civil ;

Digitized by Google

Attendu que la situation des armateurs est tout autre : que les rapports entre eux et leurs préposés marins sont régis en cette matière par la loi du 21 avril 1898 ;

Que l'article 2 de cette loi ne permet le recours de droit commun contre l'armateur, que dans le cas de faute lourde ou de fait intentionnel ;

Attendu que parmi les faits articulés, s'il en existe qui puissent constituer une faute engageant la responsabilité de Savon frères, il n'en est point qui puissent être considérés comme une faute lourde imputable aux armateurs ;

Qu'on ne peut réputer telle l'allégation d'un soi-disant vice de construction, soit la prétendue disposition vicieuse du pont d'un navire reconnu apte à la navigation par les autorités compétentes et naviguant depuis de longues années ; que de ce chef, ces derniers doivent d'ores et déjà être mis hors de cause ;

Sur les devoirs des armateurs résultant de l'article 262 du Code de commerce :

Attendu que, aux termes du dit article modifié par la loi du 12 août 1885, le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ;

Attendu qu'aucune contestation ne subsiste relativement aux loyers qui ont été réglés pour la période réglementaire et maxima de quatre mois ;

Attendu, quant aux frais de traitement, soit aux frais de médicaments thérapeutiques et pharmaceutiques, que la jurisprudence de la Cour de cassation est aujourd'hui fixée en ce sens que l'obligation de l'armateur cesse du moment que la maladie est jugée incurable ;

Attendu qu'il y a donc de ce chef une question de fait préalable à apprécier par un expert technique ;

Par ces motifs,

Sur les fins en responsabilité civile : met MM. Paquet et Cie hors d'instance et condamne Bosch aux dépens de ce chef et, préparatoirement entre Bosch et Savon frères, autorise Bosch à prouver par témoins les faits articulés dans la citation, dépens de ce chef réservés ;

Et de même suite, sur les fins de Bosch résultant de l'application de l'article 262 du Code de commerce, préparatoirement nomme M. Roux, de Brignoles, docteur en médecine, expert à l'effet de, serment prêté en mains de M. le Prési-

Digitized by Google

dent, vérifier l'état de santé du demandeur, dire s'il peut être considéré comme désormais incurable, ou si des moyens curatifs nouveaux peuvent être encore utilement employés pour améliorer son état, jusqu'à quel degré et jusqu'à quel moment ; d'une manière générale fournir au Tribunal tous les renseignements techniques de nature à éclairer sa religion ; dit et ordonne que le dit expert déposera son rapport dans le délai maximum de un mois à partir de la signification à lui faite du présent jugement, dépens de ce chef réservés. »

Du 4 décembre 1902. — Prés. : M. Dauphin ; plaid. : Mes Borel, Estier et Couve, avocats.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 30 septembre 1901, Bosch, second capitaine à bord du vapeur *Caramanie* de la Compagnie Paquet, a été victime d'un accident dans l'exercice de son service ;

Attendu que le caractère de l'événement a déjà fait l'objet de décisions de justice devenues définitives ; qu'il en résulte que la responsabilité de Paquet et Cie ne saurait plus être engagée que du chef de l'article 262 du Code de commerce, aux termes duquel le matelot est... traité et pansé aux frais du navire .. s'il est blessé au service du navire ;

Attendu que Paquet et Cie ont rempli leurs obligations jusqu'à fin août 1902 ; qu'à cette date ils ont prétendu que cette obligation prendrait fin par le fait que Bosch aurait été reconnu atteint d'une infirmité devenue incurable ;

Attendu que, pour s'éclairer sur cette question d'incurabilité, le Tribunal, à la date du 4 décembre 1902, a commis un expert en la personne de M. le docteur Roux (de Brignoles) ;

Attendu que l'expert a apprécié que Bosch souffre d'une lésion parfaitement curable, qui cédera à une intervention chirurgicale peu grave et dont le résultat définitif sera puissamment amélioré par un traitement de massage et d'électricité ;

Attendu que les défendeurs prétendent alors que leur obligation ne s'étendrait qu'aux frais d'un traitement normal et non à des opérations extraordinaires telles qu'une intervention chirurgicale ou un traitement de massage ou d'électricité ; mais attendu que les termes de l'article 262 précité ne permettent pas de faire une distinction de cette nature ; que

Digitized by Google

cet article impose aux armateurs une obligation peut-être fort onéreuse en certains cas, mais nettement impérative; que d'ailleurs une opération chirurgicale, le massage, l'électricité sont des modes de traitement qui, selon le cas, ne présentent rien d'anormal et constituent le traitement rationnel d'une maladie et surtout d'une blessure; que, par suite, il y a lieu d'ordonner aux défendeurs de continuer à donner leurs soins au demandeur dans les conditions indiquées au rapport de l'expert;

Attendu que, en cessant ces soins depuis fin août 1902, en retardant d'autant l'époque de la guérison définitive, les défendeurs ont causé à Bosch un certain préjudice que le Tribunal peut évaluer à raison de 90 francs, soit ensemble 630 francs;

Par ces motifs,

Dit et ordonne que Paquet et Cie seront tenus de continuer à Bosch les soins prévus par l'article 262 du Code de commerce jusqu'à la guérison définitive et ce dans les conditions indiquées au rapport de l'expert, à peine de tous dommages-intérêts qu'il appartiendrait au cas d'infraction à la présente injonction;

Condamne Paquet et Cie à payer à Bosch la somme de 630 francs, à titre de dommages-intérêts, avec intérêts de droit et tous dépens y compris ceux de l'expertise. »

Du 9 mars 1903. — Présid. : M. G. Boyer, prés.; plaid. : Mes Borel et Couve, avocats.

Observations. — I. — Voyez Aix, 13 juin 1901, ce Rec., XVIII, p. 308 et la note; Marseille, 13 mars 1903, *ibid.*, XIX, p. 90 et la note.

II. — Voyez Cassation, 24 juillet 1894, ce Rec., X, p 387 et la note. Comp. Havre, 20 août 1890, *H.*, 90. 1. 228.

III. — Comp. Havre. 20 janvier 1894, ce Rec., X, p. 222.

IV. — Voyez Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit), 4 février 1901, ce Rec., XVII, p. 213.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 mars 1903

Gens de mer. Capitaine. Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités. Défaut de preuve. Irresponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable. — Gens de mer. Accident. Armateur. Faute lourde. Relation de cause à effet nécessaire. Responsabilité. Echouement. Faute. Sauvetage postérieur. Accident. Irresponsabilité.

Navire : « Kléber ».

I. — L'armateur n'est responsable de l'accident survenu au capitaine que dans le cas de faute lourde ou intentionnelle démontrée.

Ainsi la rupture de la drosse du gouvernail est un événenement courant de la navigation, qui ne saurait engager la responsabilité de l'armateur.

De même l'armateur n'est pas responsable de l'accident sous prétexte de prétendues défectuosités d'un canot de sauvetage, défectuosités dont l'existence n'est pas établie.

D'ailleurs le capitaine, personnellement responsable, soit en cas d'usure de la drosse du gouvernail pour n'avoir pas pris les mesures nécessaires, soit en cas de défectuosité d'un canot pour s'y être embarqué alors qu'il dirigeait les opérations du sauvetage, ne saurait faire grief de ces vices à l'armateur.

II. — Pour que l'armateur soit responsable de l'accident survenu aux marins qu'il emploie, il faut qu'un lien de cause à effet existe entre sa faute lourde et cet accident

Ainsi l'armateur n'est pas responsable de l'accident survenu lors du sauvetage du navire, sous prétexte que l'échouement de ce navire, qui a eu lieu plusieurs jours auparavant, a été causé par sa faute.

Vve Servia c. Compagnie Générale Transatlantique.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que, le 17 décembre 1901, le paquebot *Kléber*, de la Compagnie Générale Transatlantique, commandé par le

Digitized by Google

capitaine Servia, s'échouait sur les bas fonds de Faraman, à la suite de la rupture de la drosse du gouvernail et du mauvais état de la mer, qui ne permit pas d'installer une barre de fortune ; que le navire fut alors abandonné par son équipage ; que, dès le 18, les travaux de sauvetage furent entrepris, notamment par le vapeur le *Salinier* de la Compagnie Chambon ; que le 20 décembre, vers sept heures du matin, le capitaine Servia, s'étant embarqué avec cinq hommes de l'équipage sur un canot du *Salinier*, pour se rendre à bord du *Kléber*, fut chaviré et précipité à la mer et périt avec l'un des matelots ;

Attendu que la Vve Servia actionne aujourd'hui en paiement de dommages-intérêts la Compagnie Transatlantique qu'elle prétend rendre civilement responsable de l'accident ;

Attendu que, pour réussir dans son action, la demanderesse devrait prouver à l'encontre de la Compagnie défenderesse l'existence d'une faute lourde ou intentionnelle, à défaut de quoi la loi du 21 avril 1898 limite ses droits à une allocation fournie par la Caisse Nationale de prévoyance ;

Attendu que les deux faits articulés par la demanderesse, loin de constituer une faute lourde à la charge de la Compagnie, ne sauraient, à aucun titre, engager la responsabilité de cette dernière ;

Attendu, en effet, que, si l'échouement fortuit a pu survenir le 17 par suite de la rupture de la drosse du gouvernail, la mort du capitaine Servia, noyé le 20, en se rendant à bord, n'est nullement une conséquence directe de cet accident ; qu'il n'y a pas entre les deux faits une relation nécessaire de cause à effet ; que, au surplus, la rupture de la drosse du gouvernail est un de ces événements courants de la navigation, le plus souvent sans conséquence, que des circonstances exceptionnelles ont seules pu rendre grave en l'espèce ; que, en admettant même une certaine usure de l'engin, il y a lieu de considérer que le capitaine Servia, par la nature même de ses fonctions, avait le devoir de veiller et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir un accident toujours possible ;

Attendu que la Vve Servia reproche encore à la Compagnie Transatlantique d'avoir fourni ou fait fournir par la Compagnie Chambon un canot défectueux, incapable de tenir la mer ; mais attendu, outre que les prétendues défectuosités du canot ne sont rien moins que démontrées, que le capitaine Servia, toujours investi de sa qualité et dirigeant les opéra-

Digitized by Google

tions du sauvetage, était seul et le premier juge des qualités de l'engin dont il avait à user pour lui et pour ses hommes ; qu'il s'est embarqué et a embarqué ces derniers sous sa pleine et entière responsabilité ; qu'il est donc mal venu à faire de ce chef aucun grief à la Compagnie dont il était le préposé responsable ;

Attendu, en résumé, que, dans ce malheureux événement, il est d'ores et déjà constant, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une enquête, qu'aucune faute ne saurait être imputée à la Compagnie, encore moins la faute lourde ou intentionnelle qui pourrait seule, aux termes de la loi du 21 avril 1898, engager sa responsabilité civile ; que le capitaine Servia, qui a dignement rempli son devoir en l'occurence, est mort victime d'un de ces risques professionnels si nombreux et si graves dans sa profession ; qu'il a péri fortuitement en cherchant à opérer le sauvetage de son navire ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins tant principales que subsidiaires prises par la Vve Servia, la déboute de sa demande et la condamne aux dépens. »

Du 13 mars 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Brun et Estrangin, avocats.

Observations. — I. — La jurisprudence est aujourd'hui constante pour admettre la responsabilité de l'armateur seulement en cas de faute lourde ou de fait intentionnel, et pour mettre, suivant les principes du droit commun, à la charge du demandeur, la preuve de cette faute. Voyez Cassation, 23 octobre 1900, ce Rec., XVI, p. 327 ; Aix, 13 juin 1901, *ibid.*, XVIII, p. 308 et la note ; Havre, 14 mai 1901, *H.*, 1901. 1. 49.

Sur les applications du principe en cas de vice du navire ou de défaut d'entretien, comp. Rouen, 6 novembre 1901, ce Rec., XVII, p 439 ; Marseille, 4 décembre 1902, *ibid.*, XIX, p. 85 ; Rouen. 18 mai 1901, *H.*, 1901. 2. 117 ; *adde* Aix, 26 avril 1900, ce Rec., XVI, p. 340.

II. — L'auteur d'un délit n'est, en principe, responsable que des conséquences directes de ce délit. Voyez Dalloz, *Rép.*, v° *Responsabilité*, nos 30 et suiv. ; Sourdat, *Traité de la responsabilité*, t. I, nos 42 et suiv., 449 ; Rouen, 25 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 458 et la note ; Aix, 26 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 340 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

4 mai 1903

Vente sur embarquement. Gel prématuré d'un fleuve quelques jours avant le marché. Absence de cas de force majeure. — Vente sur embarquement. Vendeur. Obligation de livrer. Evénement rendant l'exécution plus difficile. Impossibilité de livrer la marchandise en vue lors du contrat. Possibilité de s'en procurer une autre. Absence de cas de force majeure. — Vente sur embarquement. Clause de conformité morale à un échantillon authentique. Marchandise non spécialisée. Echantillon prélevé sur un lot. Marché non cantonné sur ce lot. — Vente sur embarquement. Résiliation au profit de l'acheteur. Différence des cours. Règlement. Dates. Dernier jour du délai d'embarquement. Arrivée probable de la marchandise Demande en justice. Acheteur. Option.

I. — En matière de vente sur embarquement, le vendeur ne saurait invoquer, comme un cas de force majeure le déliant de ses obligations, le gel prématuré d'un fleuve, alors que cet événement était réalisé quelques jours avant la conclusion du marché.

II. — En matière de vente sur embarquement, ne constitue pas un cas de force majeure, déliant le vendeur de son obligation de livrer, un événement rendant plus difficile l'exécution de cette obligation, en empêchant le vendeur de livrer la marchandise qu'il avait en vue, mais lui laissant la possibilité de se procurer une autre marchandise remplissant les conditions du marché.

III. — En matière de vente sur embarquement, la clause de conformité morale à un échantillon authentique ne spécialise nullement la marchandise et ne cantonne pas le marché sur le lot que le vendeur avait en vue au moment des accords et sur lequel il a prélevé l'échantillon.

IV. — En cas de résiliation d'une vente sur embarquement au profit de l'acheteur, ce dernier a, pour le règlement de la différence des cours, l'option entre trois dates, savoir : le dernier jour du délai d'embarquement, la date de l'arrivée probable de la marchandise chargée ce dernier jour et la date de la demande en justice.

GAUTIER JEUNE ET Cie c. GRAVIER ET Cie.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, le 8 décembre 1902, Gravier et Cie ont vendu à Gautier jeune et Cie 1.000 quintaux de blé de Bessarabie, conformité morale avec un échantillon authentique, embarquement courant du mois lors courant;

Attendu que les vendeurs prétendent avoir été déliés de leur engagement par un cas de force majeure, soit le gel prématuré du Danube, qui aurait rendu impossible l'exécution du marché;

Attendu que, à la différence de tous les litiges analogues relatifs au gel prématuré du Danube ou de la mer Noire jugés jusqu'à ce jour par des décisions récentes du Tribunal de céans, il existe dans l'espèce actuelle cette circonstance spéciale et particulièrement décisive que, d'après les documents produits par les vendeurs eux-mêmes, le gel et la fermeture des ports du Danube se seraient produits dans la nuit du 5 et 6 décembre (nouveau style) soit deux ou trois jours avant la conclusion du marché; que cet événement déjà réalisé était donc ou aurait dû être connu par les vendeurs au moment des accords; qu'il n'a nullement ce caractère de soudaineté et surtout d'imprévu indispensable pour caractériser la force majeure;

Attendu au surplus que, la Bessarabie étant dénuée soit sur le Danube, soit sur le Dniester, soit sur la mer Noire de parties accessibles aux vapeurs, il est reconnu par les vendeurs eux-mêmes que les embarquements de blés de cette provenance à destination de l'occident se font soit par le port d'Odessa, soit par les ports roumains du Danube notamment par le port de Soléria, lequel se trouvait ouvert à la navigation; que l'on doit supposer que Gravier et Cie, en traitant le 8 décembre après le gel du Danube, entendaient livrer et que les acheteurs entendaient recevoir une marchandise disponible dans les dits ports d'embarquement;

Attendu d'ailleurs que l'acheteur n'a pas à se préoccuper des difficultés plus ou moins grandes que le vendeur peut avoir à surmonter pour amener la marchandise vendue jusqu'au port d'embarquement; qu'il appartient au vendeur de prendre à ses risques et périls toutes les mesures nécessaires pour remplir son obligation; que dans l'espèce le gel du Danube a pu empêcher Gravier d'utiliser, pour l'exécution de son marché, la marchandise qu'il avait en vue et qu'il

Digitized by Google

comptait amener d'Ismaïl ou de tout autre point de la Bessarabie, mais qu'il ne l'a nullement empêché de se procurer et de charger en temps utile, dans un port resté libre, toute autre marchandise remplissant les conditions des accords ;

Attendu qu'il ne serait pas vrai de dire, comme le soutiennent les vendeurs, que la clause de conformité morale à un échantillon aurait spécialisé la marchandise et cantonné le marché sur un lot de blé chargé à Ismaïl à bord d'un chaland immobilisé par les glaces ; que cette clause n'a d'autre objet et d'autre effet que de spécialiser la qualité, mais non pas de faire porter le marché sur un corps devenu certain ; que les vendeurs restent libres de livrer toute marchandise *in genere* répondant aux accords ;

Attendu, en résumé, que les vendeurs ne justifient nullement d'un cas de force majeure ayant rendu impossible l'exécution du marché ; qu'ils ont traité après la survenance de l'événement dont ils prétendent exciper ; que cet événement, fût-il survenu après les accords, ne pouvait les empêcher de remplir leurs obligations ; qu'ils ont donc encouru la résiliation demandée à leur encontre ;

Attendu que, en matière de marchés sur embarquement, la jurisprudence du Tribunal de céans concède à l'acheteur, pour le règlement de la différence des cours, en cas de résiliation à son profit, l'option entre trois dates, savoir : le dernier jour du délai d'embarquement, la date de l'arrivée probable de la marchandise chargée ce dernier jour, et enfin la date de la demande en justice ; que, dans l'espèce, les acheteurs ont choisi cette dernière date dans la plénitude de leurs droits ;

Par ces motifs,

Déclare résilié à l'encontre de Gravier et Cie le marché de 1.000 quintaux de blé dur de Bessarabie ; condamne Gravier et Cie à payer à Gautier jeune et Cie la différence entre le prix convenu et le cours de la dite marchandise au 3 février 1903, dit que ce cours sera fixé par le syndicat des courtiers assermentés de Marseille ; avec intérêts de droit et dépens. »

Du 4 mai 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Giraud et Bergasse, avocats.

Observations. — I — II. — Voyez conf. Marseille, 5 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 694 et la note.

III. — Comp. Tables de Marseille, 1881-90, v° *Vente*, nos 62 et suiv.

Digitized by Google

IV. — La jurisprudence a quelque peu varié sur la fixation des dommages-intérêts dus en cas de résiliation de la vente sur embarquement prononcée à l'encontre du vendeur ; quelques décisions ont accordé à l'acheteur une somme représentant le préjudice subi. Voyez Havre, 9 mars 1897. ce Rec., XIII, p. 87 et en note la jurisprudence réglant au contraire les dommages-intérêts d'après la différence des cours ; c'est à ce dernier mode de règlement qu'elle paraît s'être arrêtée aujourd'hui, du moins à Marseille, et elle accorde en général à l'acheteur l'option entre les trois dates indiquées par le jugement rapporté. Voyez Aix, 12 juin 1899, ce Rec., XV, p. 37 et la note ; 3 mai 1900, *M.*, 1900. 1. 382 ; Marseille, 13 juillet 1898, *M.*, 98. 1. 381 ; 24 mars 1896, *M.*, 96. 1. 147 ; 23 novembre 1898, *M.*, 99. 1. 57.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

5 mai 1903

Abordage. Pêche maritime. Règlement international. Bateau en train de pêcher. Navires obligés de s'écarter de leur chemin. Bateau de pêche. Manœuvres pour éviter l'abordage. Non obligation. Abordage. Navire. Capitaine. Responsabilité. — Abordage. Pêche maritime. Règlement international, article 26. Enumération : « Filets, lignes, chalut ». Palangre comprise. Navire. Obligation de s'en écarter.

Navire : « Comte Giza Szapary ».

I. — D'après le Règlement international du 21 février 1897, ayant pour objet de prévenir les abordages, c'est aux navires qui rencontrent les bateaux se livrant à la pêche, à s'écarter de leur chemin pour les éviter, les bateaux de pêche sur leurs filets ne devant pas manœuvrer pour éviter l'abordage.

Le navire qui ne s'est pas écarté de son chemin pour éviter un bateau se livrant à la pêche est donc responsable des dommages qu'il a occasionnés à ses engins

II. — L'engin de pêche appelé palangre est compris dans la nomenclature des « filets, lignes ou chalut » dont les navires doivent s'écarter aux termes de l'article 26 du Règlement international.

SERRA C. CAPITAINE BAUDISH.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il résulte des débats que, le 8 avril courant à 7 heures et demie du matin, Serra, patron pêcheur, se trouvait sur sa barque en rade de Marseille, amarré à l'extrémité d'un engin de pêche appelé palangre et placé dans l'eau selon les règles de pratique de cet engin ; qu'à ce moment un navire à voiles étranger, appelé *Comte Giza Szapary*, vint dans la direction de la barque, que Serra fit d'abord des signaux en montrant qu'il était arrêté, et qu'au moment où il allait être abordé, il se précipita sur ses rames, coupa la corde d'amarre et fut assez heureux de placer son bateau face au voilier qui arrivait, de façon qu'il fut frôlé et n'eut aucune avarie au bateau, mais que la palangre fut perdue ;

Attendu que le Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages du 21 février 1897 porte ceci : « Art. 26... tout bâtiment... doit s'écarter des filets, lignes ou chalut... » ; que la palangre est évidemment comprise dans cette nomenclature et que le capitaine a commis une contravention au dit Règlement, qui n'est venu que renforcer une jurisprudence constante aux termes de laquelle c'est aux navires qui rencontrent des bateaux en train de pratiquer la pêche à s'écarter de leur chemin, pour les éviter, les bateaux de pêche sur leurs filets ne devant pas manœuvrer pour éviter l'abordage (Havre, 17 mai et 19 novembre 1869) ; qu'il y a lieu de rendre le capitaine responsable des conséquences de ce manquement au Règlement, les éléments et circonstances de la cause permettant de statuer *de plano* ;

Par ces motifs,

Dit n'y avoir lieu à enquête, condamne le capitaine Baudish à payer à Serra la somme de 100 francs à titre de dommages-intérêts, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 5 mai 1903. — Prés. : M. Dauphin ; plaid. : Me Bonnafons, avocat.

OBSERVATIONS. — I — II. — Voyez le Règlement du 21 février 1897, ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, ce Rec., XII, p. 636.

Avant même la promulgation de ce Règlement, le bateau en action de pêche était considéré par la jurisprudence comme un objet immobile dont les navires étaient tenus de s'écarter ; le navire en marche était donc toujours responsable de l'abor-

Digitized by Google

dage. s'il n'avait pas manœuvré pour éviter le bateau de pêche. Voyez les nombreuses décisions citées, *Tables du Havre*, 1855-75, v° *Abordage*, n° 141 ; Marseille, 7 août 1876, M., 76.1.240. Comp. Fécamp, 18 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 104 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 mai 1903

Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers. Règle VII. Echouement périlleux. Avaries de machine pour l'éviter. Navire échoué. Danger. Renflouement. Avaries aux machines. Admission en avaries communes. — Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers. Nuit. Chenal dangereux. Vent. Navire entraîné par les glaces. Bas-fonds boueux et mouvants. Echouement. Risque d'enlisement. Choc des glaces. Péril grave. Règle VII. Avaries aux machines. Application.

Navire : « Immaculata ».

I. — D'après la règle VII des Règles d'York et d'Anvers, il faut admettre en avaries communes les avaries subies par la machine, soit pour éviter un échouement périlleux, soit pour renflouer le navire échoué dans une position dangereuse.

II. — Un navire qui, pendant la nuit, dans un passage redouté d'un chenal, est enveloppé et entraîné par les glaces, sous l'action d'un fort vent. puis s'échoue sur des bas-fonds boueux et mouvants, exposé à être défoncé par les glaces et à s'enliser, se trouve dans un état de péril grave, rendant applicable la règle VII des Règles d'York et d'Anvers relative aux avaries de machines.

CAPITAINE HARACICH C. F. ET M. PALM.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il résulte du rapport de mer du capitaine Haracich, commandant le vapeur austro-hongrois *Immaculata*, que, parti de Nicolaïeff le 14 février 1903 avec un plein chargement de grains en grenier à destination de Marseille, il a

Digitized by Google

rencontré, en descendant la rivière du Bug, de grandes difficultés par suite des glaces flottantes et du gel qui l'obligeaient à s'arrêter et à mouiller de temps en temps ; que le 16 au matin il se trouva pris par les glaces au milieu du chenal ; que le soir, un fort vent du N.-N.-O. venant à souffler, les mottes de glace commencèrent à se mouvoir, entraînant le navire avec elles ; que, pour résister à leur poussée qui menaçait de le jeter hors du chenal, il dut faire force de machine et se risquer à des chocs redoutables contre les blocs de glace qui se brisaient à l'avant ; que, malgré ses efforts, vers 2 h. 1/2 du matin, une plus grande masse de glace transporta hors du chenal le navire qui resta échoué dans la boue, que des efforts incessants furent faits avec la machine jusqu'au 17 à midi pour tenter un renflouement par les seuls moyens du bord et tirer le navire de sa position critique ; qu'il fallut recourir à l'intervention du brise-glaces du gouvernement Russe qui, avec l'aide de la machine du navire, parvint à remettre ce dernier à flot ;

Attendu que, à l'arrivée à Marseille, le capitaine a demandé qu'il fût procédé à un règlement d'avaries communes, à raison des frais faits pour le renflouement, et notamment des dommages subis par la machine, dans les forcements opérés volontairement, soit en premier lieu pour éviter un échouement imminent, soit en second lieu pour opérer le renflouement, ou y aider ; que deux experts répartiteurs ont été respectivement et amiablement désignés par les parties pour procéder au dit règlement, sous réserve toutefois de contester, le cas échéant, le principe du règlement d'avaries communes ;

Attendu que les deux experts amiables, s'étant trouvés immédiatement en désaccord sur ce principe, ont désigné conformément à leur pouvoir un tiers expert qui a conclu lui-même à l'existence de l'avarie commune et à l'admission des avaries de machines ;

Attendu que, F. et M. Palm, chargeurs, défendeurs au procès, n'acceptant pas les conclusions des experts et tiers expert, le Tribunal se trouve finalement saisi du litige ;

Attendu que les défendeurs, pour contester le principe même de l'avarie commune, excipent de la règle VII des Règles d'York et d'Anvers, qui est la loi du règlement : « le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire qui est échoué et dans une position dangereuse, pendant une tentative de renflouement, sera admis en avarie commune » ;

Digitized by Google

qu'ils prétendent que le navire ne se serait pas trouvé échoué dans une position dangereuse et que, par suite, il n'y aurait pas lieu de faire application de la règle ci-dessus ;

Attendu que toutes les circonstances mentionnées dans le rapport de mer concourent à démontrer que, en fait, le navire s'est trouvé échoué dans une position essentiellement et immédiatement dangereuse ; que, en pleine nuit, au mois de février, dans des passages redoutés pour les nombreux sinistres qui s'y produisent, enveloppé et entraîné par les glaces sous l'action d'un fort vent de N.-N.-O., il s'est trouvé échoué sur des bas-fonds boueux et mouvants, exposé d'un moment à l'autre à être défoncé par les blocs de glace, à faire eau, à s'enliser et à se perdre avec sa cargaison ; qu'il était du devoir élémentaire du capitaine, sans s'attarder à attendre ou à solliciter des secours éloignés, de faire sans délai tout son possible pour sortir de sa position critique ainsi qu'il l'a qualifiée lui-même ; qu'il a agi dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, en forçant volontairement sa machine, aux risques des avaries qui s'ensuivraient, d'abord pour résister à la poussée des glaces qui l'entraînaient hors du chenal, ensuite, l'échouement survenu, pour tenter un renflouement immédiat par les moyens du bord ;

Attendu, en résumé, que l'espèce soumise au Tribunal réunit au plus haut degré, comme l'a déjà apprécié le tiers expert, toutes les conditions requises pour l'application de la règle VII ; que le navire *Immaculata* s'est trouvé échoué non seulement dans une position simplement dangereuse, comme le demande la dite règle, mais encore en état de péril grave et imminent, qu'il est démontré en outre, par les appréciations de l'ingénieur expert technique Vence, que les avaries constatées par lui, dans la machine, proviennent pour la plus grande partie des efforts faits volontairement pour le salut commun, au risque d'éprouver de tels dommages ; que, si dans certains cas de renflouement, des décisions de justice, et notamment des arrêts de la Cour d'appel d'Aix, ont pu ne pas admettre les avaries de machine, c'est qu'il était reconnu en fait que le navire échoué ne se trouvait pas dans la position périlleuse visée par la règle précitée ; qu'il n'en est pas de même en l'espèce où la question de péril imminent, en l'état des circonstances particulières du fait déjà apprécié, ne saurait faire aucun doute ;

Attendu que le Tribunal est encore frappé par cette consi-

Digitized by Google

dération, que le capitaine a agi au mieux des intérêts communs, en évitant, au prix d'une avarie de machine, les conséquences autrement coûteuses et dommageables pour la cargaison, qu'aurait entraînées un allègement fait dans cette saison et dans ces parages, en admettant toutefois qu'un allègement eût été pratiquement possible en l'état du gel et des glaces flottantes ;

Attendu qu'il y a donc lieu de procéder au règlement des avaries communes du navire *Immaculata* conformément à l'avis de la majorité des experts et d'admettre en avaries communes les avaries de machine qui seront reconnues provenir des forcements volontaires opérés dans l'intérêt commun ;

Par ces motifs,

Dit et ordonne que, par les soins de MM. d'Escrivan et Coulomb, experts amiablement choisis par les intéressés, de M. Ch. Cauvet, tiers expert, désigné par les experts ci-dessus, il sera procédé au règlement des avaries communes du navire *Immaculata* à raison de son voyage terminé à Marseille le 26 février ;

Déboute F. et M. Palm de leurs conclusions et les condamne aux dépens »

Du 18 mai 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes David et Bellaïs, avocats.

Observations. — I. — Sur l'interprétation de la règle VII des Règles d'York et d'Anvers, voyez Marseille, 13 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 453 et la jurisprudence en note ; Aix, 12 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 565 ; Douai, 11 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 546 et la note.

La règle VII admet bien en avaries communes le dommage causé aux machines pour le renflouement du navire *échoué* dans une position dangereuse, mais elle est muette en ce qui concerne l'avarie causée aux machines pour éviter l'échouement ; faut-il, dans ce dernier cas, l'appliquer par analogie ou bien l'interpréter rectrictivement ? Comparez Hic, *Etude sur les Règles d'York et d'Anvers 1890, ibid.*, VII, p. 470.

II. — Sur l'imminence du péril exigée pour qu'il y ait avarie commune, voyez l'arrêt de la Cour d'Aix visé par le jugement rapporté, du 12 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 565 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

8 juin 1903

Grève. Cessation de travail d'ouvriers charbonniers. Grève partielle. Charte partie. Clause d'exonération des grèves ou autres événements au-dessus du contrôle des réceptionnaires. Application partielle de la clause. Jours de planche doublés.

Navire : « Ethel-Radcliffe ».

Lorsqu'une charte-partie stipule qu'en cas de grève ou autre événement au-dessus du contrôle du réceptionnaire les jours de planche seront suspendus, cette clause doit sortir à effet même quand la grève n'est pas absolue, quand, par exemple, les ouvriers travaillent le matin, mais refusent de travailler l'après-midi.

Toutefois, il n'y a pas lieu de suspendre complètement le cours des staries, le travail étant possible pendant la demi-journée. La quantité à débarquer par jour étant diminuée de moitié, il y a lieu de doubler le nombre des jours de planche.

Capitaine Wood contre Compagnie Marseillaise de Charbonnages, Société Générale de Transbordements Maritimes et Froment.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le vapeur *Ethel-Radcliffe*, capitaine Wood, est arrivé à Marseille le 20 avril 1903, porteur d'un plein et entier chargement de charbon, à destination de la Compagnie défenderesse, qu'il était convenu que la marchandise serait livrée le long du bord, à raison de 600 tonnes par jour, le temps le permettant, dimanches et jours de fêtes exceptés, qu'il était en outre expressément stipulé que, en cas de grèves, coalitions de patrons (*Lock out*) etc., ou toutes autres circonstances échappant au contrôle des réceptionnaires, qui empêcheraient ou retarderaient le déchargement, le temps perdu ne serait pas compté dans le calcul des jours de staries, à moins que le navire ne soit déjà en surestaries ;

Attendu qu'il est constant que, le 21 avril, date de l'arrivée du navire à Marseille, et depuis le 1er avril jusqu'au

Digitized by Google

9 mai, une grève s'était déclarée parmi les ouvriers des ports, grève partielle en ce sens que ces derniers s'étaient concertés pour ne travailler que la matinée, et pour refuser le travail de l'après-midi ;

Attendu que le capitaine Wood prétend ne pas tenir compte de cette circonstance dans le calcul des jours de staries, par le motif que la grève dont s'agit n'aurait pas été assez générale ni absolue pour constituer le cas de force majeure ; que les réceptionnaires au contraire soutiennent que cette demi-grève doit avoir pour effet de suspendre complètement le cours des staries ;

Attendu que la question de force majeure ne se pose pas en l'espèce du moment que les parties sont régies par une clause expresse de leurs accords, qui indique le cas de grève comme suspendant le cours des staries ; qu'il faut et il suffit, pour que cette condition reçoive son application, que l'existence d'une grève arrêtant les opérations de débarquement soit constatée ;

Attendu que les parties, par la clause en question, ont si peu entendu viser le cas général de force majeure, qu'elles ont assimilé à la grève des ouvriers divers cas particuliers, entre autres le cas inverse de *Lock out* ou coalition de patrons qui ne saurait évidemment être considéré comme un fait échappant nécessairement au contrôle des réceptionnaires ; que de même elles ont prévu non seulement le cas où le débarquement serait empêché, mais celui où il serait simplement retardé ;

Attendu qu'il est donc constant que, pendant les opérations de débarquement du vapeur *Ethel-Radcliffe*, une grève sévissait dans le port de Marseille ; qu'elle avait toutefois ce caractère spécial de n'être qu'une demi-grève, de n'affecter que les opérations de l'après-midi en laissant intact le travail du matin, soit de diminuer le travail effectif et possible ; qu'il en résulte que le calcul des staries n'en doit être affecté que dans la même proportion, soit que la quantité à débarquer par jour doit être réduite de 600 à 300 tonnes ;

Attendu que les défendeurs allèguent que, même pendant la matinée, ils ne pouvaient effectuer un travail normal, troublés qu'ils étaient par les discussions nombreuses soulevées par les ouvriers, et à cause de l'insuffisance de leur matériel immobilisé auprès des navires en débarquement pendant un

Digitized by Google

temps plus long, qui était nécessaire pour mettre leurs marchandises à terre à cause de la grève ;

Attendu que le Tribunal ne peut s'arrêter à ces motifs, qui ont pu rendre pendant la période de grève les débarquements plus difficiles, mais ne peuvent être considérés comme une impossibilité ; que de plus les faits ainsi invoqués ne peuvent rentrer dans aucune catégorie de ceux prévus à l'article 8 de la charte-partie ;

Attendu que, ces principes posés, il y a lieu de renvoyer les parties par devant un arbitre rapporteur pour faire le calcul définitif des jours de staries, et des surestaries s'il y a lieu ;

Attendu que la Compagnie Marseillaise de Charbonnages, réceptionnaire de la cargaison, appelle en garantie ses entrepreneurs de débarquement, soit la Société Générale de Transbordements Maritimes d'une part et Paul Froment d'autre part, chacun pour la part qui lui incombait dans les opérations ;

En ce qui concerne la Société de Transbordements Maritimes, attendu que cette dernière prétend n'avoir pris avec la Compagnie Marseillaise de Charbonnages qu'un engagement ferme relativement à la garantie des opérations de débarquement ; mais attendu que, s'il n'existe aucun accord écrit en vertu duquel les entrepreneurs aient accepté les conditions convenues entre le capitaine et les réceptionnaires, l'existence d'un accord verbal de ce genre résulte de ce fait que, à la date du 18 avril, les entrepreneurs déclaraient à raison de la grève rendre leur liberté d'action aux réceptionnaires qui ont formellement protesté contre cette prétention ;

Attendu que les entrepreneurs doivent finalement supporter les conséquences de la grève dans les mêmes conditions que les réceptionnaires dont ils ont pris les lieu et place, et auxquels ils doivent garantie à raison des surestaries encourues s'il y a lieu ;

En ce qui concerne Froment :

Attendu que cette garantie de la Société Générale de Transbordements Maritimes comprend la totalité des surestaries sans partage avec Froment et son co-entrepreneur ;

Que, en effet, il est établi en fait que Froment, qui n'a eu en ce qui le concerne le bateau à sa disposition que le 1er mai, a fait une telle diligence que, malgré la grève, il a pu débarquer 780 tonnes par jour ; qu'il est donc constant que, loin

Digitized by Google

d'avoir contribué en rien au retard qui pourrait être reconnu dans le débarquement, Froment, par sa diligence, aurait diminué sensiblement les surestaries encourues ; que ce retard, s'il existe, incombe tout entier à la Société Générale de Transbordements Maritimes qui doit être seule retenue au procès ;

Par ces motifs,

Dit et ordonne que, à raison de la grève, le nombre des jours de staries sera augmenté de moitié, et pour le calcul des dits jours de staries et la liquidation des staries et surestaries s'il y a lieu, renvoie les parties par devant M. Cauvet, arbitre rapporteur ; tous dépens partagés entre le capitaine et la Société de Charbonnages ; et de même suite condamne la Société Générale de Transbordements Maritimes à relever et garantir la Compagnie Marseillaise des Charbonnages de toutes sommes que cette dernière pourrait avoir à payer au capitaine à titre de surestaries en suite du règlement à intervenir, avec dépens actifs et passifs de la garantie ;

Et de même suite encore met Froment hors d'instance purement et simplement ;

Les dépens de ce chef à la charge de la Compagnie Marseillaise de Charbonnages. »

Du 8 juin 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Autran, Couve et Talon, avocats.

Observation. — En l'absence de stipulation spéciale, la jurisprudence ne considérait pas autrefois la grève en elle-même comme un cas de force majeure. En ce sens, Nantes, 13 mars, 18 avril 1858, *N.*, 59. 1. 18 ; Marseille, 9 mai 1882, *M.*, 82. 1. 162 ; Marseille, 27 juin 1889, ce Rec., V, p. 245 ; Havre, 15 décembre 1891, *ibid.*, VIII, p. 72 ; Anvers, 27 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 412.

En présence des conditions nouvelles où se sont présentées les dernières grèves, la jurisprudence s'est modifiée. Consulter à cet égard Saint-Nazaire, 23 novembre 1893, ce Rec., X, p. 253 ; Rouen, 11 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 437 ; Marseille, 24 août 1900, 11 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 66, 512, 515 ; 11 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 595 ; Aix, 29 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 164, ainsi que les références citées en note de ces diverses décisions.

Le caractère spécial de la crise ouvrière ayant sévi ces derniers temps à Marseille dans les conditions relatées par le

Digitized by Google

jugement ci-dessus faisait naître diverses questions intéressantes au point de vue de l'application éventuelle de la clause derrière laquelle cherchaient à s'abriter les réceptionnaires pour éviter toute responsabilité.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

12 avril 1902

Assistance maritime. Indemnité. Navires de sauvetage spéciaux. Entreprise. Eléments de fixation. Frais généraux d'exploitation. Nombre moyen de sauvetages annuels.

Navires : « Ellewoutsdyck » et « Newa ».

Lorsque l'assistance en mer est donnée à un navire en détresse, non pas par un navire de commerce, qui tire de cette opération tout accidentelle un profit imprévu ajouté au gain de son voyage, mais par un bateau spécialement construit, aménagé et armé pour les sauvetages en mer et muni d'un équipage instruit dans ce seul but, l'indemnité due par le navire assisté doit être fixée en tenant compte, non seulement des dépenses immédiates de l'opération, mais encore des frais de construction, des dépenses annuelles d'armement, de réparation et d'entretien du navire assistant et du nombre moyen de sauvetages qu'il peut faire chaque année.

Le seul profit que l'armateur retire de pareils navires réside, en effet, dans l'indemnité d'assistance qui lui est allouée pour chaque sauvetage.

L'exploitation de bâtiments construits uniquement pour les sauvetages est une entreprise faite dans l'intérêt du commerce et de la navigation, puisqu'elle permet de sauver des valeurs considérables qui autrement seraient vouées à une perte certaine. Or, l'allocation d'une indemnité calculée pour chaque opération d'assistance d'après les seules dépenses faites au

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 881.

Digitized by Google

cours de ce travail ne serait pas une rémunération suffisante pour permettre à cette entreprise de vivre, car l'armateur à l'aide des sommes qui lui sont accordées pour chaque sauvetage doit non seulement payer ces dépenses spéciales, mais encore faire face aux frais généraux de son exploitation : frais de construction, d'armement, d'entretien des navires, gages et vivres de l'équipage, intérêt et amortissement du capital engagé, et consommation de charbon dans l'intervalle entre chaque opération.

L'entreprise de bâtiments de sauvetage est une industrie, il est donc juste que le prix du travail qu'elle fait et des services qu'elle rend soit calculé en tenant compte de ces frais ; il est légitime, à cause de leur utilité pour le commerce, que l'indemnité d'assistance soit plus élevée pour ces navires spéciaux.

Et le capitaine du navire en détresse qui s'adresse à une telle entreprise doit comprendre que le secours qu'il réclame ne lui sera prêté que moyennant un prix supérieur comprenant une certaine proportion des frais généraux de l'exploitation.

NORDISCHER BERGUNGS-VEREIN C. SOLLEVELD, VAN DER MEER ET VAN HATTUM

Du 12 avril 1902. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 23 janvier 1899, ce Rec., XV, p. 472 ; Cour de district de New-Jersey, 4 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 809 et les notes.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

25 juin 1902

Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du Règlement. Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge.

Navires : « Faerder » et « Franziska ».

Aux termes de l'article 16 du Règlement international pour prévenir les abordages, un navire à vapeur, qui entend dans

Digitized by Google

une direction lui paraissant être sur l'avant de son travers le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances le permettent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution, jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

Cet article prescrit que la machine — non le navire — doit stopper, et son but évident est par cette mesure d'attirer l'attention de l'équipage et de permettre de mieux entendre le signal de brume de l'autre navire. Mais il n'exige nullement que la machine reste stoppée jusqu'à ce que la position de l'autre navire ait été déterminée avec certitude, ce serait la plupart du temps obliger les navires à rester immobiles, jusqu'à ce que le brouillard se fût dissipé.

L'interprétation qu'il convient de lui donner est la suivante : la position de l'autre navire n'est pas déterminée, il en résulte un risque de collision à prévoir et qu'il faut éviter, aussi est-il ordonné au capitaine de stopper la machine, puis de naviguer avec précaution. Rien n'empêche le capitaine, après avoir stoppé, si les observations faites n'exigent pas d'autres mesures, de remettre la machine en mouvement pour continuer sa route avec prudence.

Mais, dès qu'il entend sur l'avant de son travers le signal de brume d'un autre navire de position incertaine, le capitaine doit stopper la machine, la prescription est nettement impérative, et cette mesure n'est pas laissée à son appréciation.

La violation de l'article 16, c'est-à-dire le fait de n'avoir pas stoppé dès l'audition du signal de brume d'un autre navire, emporte par elle seule, à l'encontre du capitaine qui s'en est rendu coupable et sauf preuve contraire à sa charge, présomption que cette faute est la cause de l'abordage et engage, par suite, la responsabilité du capitaine.

Dampskibsaktieselskabet « Faerder » c. Sartori et Berger.

Du 25 juin 1902. — 1re chambre.

Observation. — Comp. sur l'interprétation de l'article 16 du Règlement international, Haute Cour de justice d'Angleterre, 10 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 707 ; Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit), 21 novembre 1900, *ibid.*, XVIII, p. 738 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 8 avril 1903, *ibid.*, XVIII, p. 890 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

14 mars 1902

Abordage. Brouillard. Vapeur et voilier. Vapeur. Vitesse normale. Vigie suffisante. Apparition subite d'un banc de brume. Voilier couvert par la brume Vapeur. Absence de faute. Abordage fortuit.

Navires : « Siegfried » et « Rainbow ».

L'apparition subite de bancs de brume, dont rien n'a permis de prévoir la présence, est, spécialement les soirs d'été, peu après le coucher du soleil, un phénomène assez fréquent sur les côtes anglaises.

Ne peut être déclaré fautif le vapeur qui, par temps normal, marchant à bonne allure et justifiant d'ailleurs d'une vigie suffisante, a abordé un voilier engagé dans un pareil banc de brume.

La réalité de la survenance de ce phénomène est établie à suffisance de droit lorsqu'elle est affirmée sous serment par l'équipage du navire abordeur et que les experts estiment que les autres circonstances relevées en la cause donnent toute vraisemblance à ces témoignages.

Dans ces conditions, si le voilier abordé et demandeur dans l'action en réparation du préjudice résulté de la collision n'articule pas à la charge du navire abordeur d'autres faits qu'une allure prétendue exagérée étant donné les circonstances atmosphériques, il y a lieu de le débouter de son action, aucune faute n'étant établie à la charge du vapeur.

Lloyd Russe c. Willem Pott.

Du 14 mars 1902. — 1re chambre (1).

Observation. — Comp. Haute Cour de justice d'Angleterre, 10 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 707; 30 mars 1903, *ibid.*, XVIII, p. 888; 8 avril 1903, *ibid.*, XVIII, p. 890 et les notes.

(1) Communication de Me A. Maeterlinck, avocat à Anvers.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DANOISE (1)

Par **M. L. BEAUCHET**, professeur à la Faculté de droit de Nancy.

COUR SUPRÊME DE COPENHAGUE

10 février 1902

Assistance maritime. Indemnité. Fixation laissée à des arbitres. Intervention des Tribunaux. Légalité.

Navire : « Bavaria ».

Les tribunaux sont compétents pour déterminer le montant de l'indemnité d'assistance maritime, alors même que la convention passée avant le sauvetage porte que l'indemnité sera fixée par la Commission permanente d'arbitrage établie par les assureurs maritimes de Copenhague.

JOERCK c. SVITZER.

Du 10 février 1902.

OBSERVATION. — Cette solution est commandée par l'article 227 du Code maritime danois. Comp. Cour suprême des Etats-Unis, 24 octobre 1887, ce Rec., III, p. 67 et la note.

COUR D'APPEL DE COPENHAGUE

12 mai 1902

Assistance maritime. Indemnité. Répartition. Pilote. Non compris dans l'équipage. Règle. Services rendus.

Navire : « Stubbe Köbing ».

Le pilote ne fait pas partie de l'équipage. Ce n'est donc pas en suivant les règles admises pour l'équipage que la répartition de l'indemnité d'assistance doit lui être faite, mais en tenant compte de ses services.

ARMEMENT DU « STUBBE KÖBING » c. SPERNER.

Un pilote monté à bord d'un navire avait indiqué au capitaine de ce navire un autre navire échoué qui demandait

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 115.

Digitized by Google

assistance ; il l'avait ensuite piloté jusqu'au navire échoué qui fut sauvé. Il s'agissait de savoir comment se répartirait entre le capitaine et le pilote l'indemnité de sauvetage.

La Cour a décidé que pour régler la part du pilote, il n'y avait pas lieu d'appliquer la disposition de l'art. 228 al. 2 du Code maritime danois, attendu que le pilote ne fait pas partie de l'équipage. Il y avait lieu simplement pour trancher la difficulté de tenir compte des circonstances que, d'après l'article 225 du même Code, le tribunal doit prendre en considération pour déterminer le montant de l'indemnité de sauvetage.

Du 12 mai 1902.

Observation. — Voyez Autran. *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, 2e édition, ch. IX ; Tribunal fédéral de l'Etat de Pernambuco, 17 juillet 1900, ce Rec., XVII, p. 642.

COUR D'APPEL DE VIBORG

10 mars 1902

Navire. Privilège. Frais d'armement et d'entretien. Saisie et vente du navire. Innavigabilité. Absence de privilège.

Navire : « Nord Kap ».

Il n'y a pas lieu au privilège sur le navire établi par l'article 268 al. 4 du Code maritime. bien que la créance découle de dépenses faites pour subvenir aux frais d'engagement des matelots et d'armement du navire et pour mettre le navire en état de navigabilité, lorsque la dette a été contractée par le propriétaire du navire pour subvenir à ces dépenses à une époque où le navire qui, pendant deux ans, avait été saisi, puis vendu aux enchères, se trouvait sans naviguer et en état d'innavigabilité.

Jepmond c. Christensen.

Du 10 mars 1902.

Observation. — Comp. Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 ; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498 et les notes.

Digitized by Google

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

17 juillet 1901

Abordage. Navire de guerre. Faute. Etat. Responsabilité. Indemnité. Navire abordé. Age de plus de trente ans. Différence du vieux au neuf. Possibilité de ne pas en tenir compte. Chômage. Taux des surestaries. Tant par tonne. Tonnage net.

Navires : « Alice Otto » et « Odin ».

L'Etat danois est tenu de rembourser le dommage qu'un de ses navires de guerre a causé, par suite d'un abordage, à un navire de commerce anglais, lorsque cet abordage est imputable exclusivement à la faute du navire de guerre et dû à sa contravention aux articles 19 et 22 du Règlement international du 22 janvier 1897.

Il n'y a pas à tenir compte de la circonstance que l'on ne s'est pas aperçu immédiatement de l'importance du dommage subi par le navire anglais.

Bien que le navire abordé fût vieux de plus de trente ans, on peut, suivant les circonstances, ne tenir aucun compte de la différence du vieux au neuf.

Les surestaries dues à l'occasion de l'avarie doivent être calculées d'après le tonnage net, conformément à l'art. 120 du Code maritime danois et non d'après le tonnage brut.

Hansen c. le Ministère de la Marine

Du 17 juillet 1901.

Observation. — Comp. Nantes, 7 juin 1889, c. Rec., XV, p. 132 ; Rouen, 14 août 1899, *ibid.*, XV, p. 117 ; Nantes, 3 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 121 et les notes.

Digitized by Google

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

12 février 1902

Connaissement. Loi danoise. Titre établi avant le chargement des marchandises. Absence des caractères du connaissement. Retard dans l'expédition. Destinataire. Absence de droit à dommages-intérêts. Transporteur. Irresponsabilité.

Navire : « Hékla ».

Aux termes de l'art. 133 de la loi maritime danoise il est défendu de créer un connaissement pour des marchandises qui ne sont pas encore chargées.

Le titre établi avant l'embarquement n'est donc pas un connaissement, il n'engage pas la responsabilité du transporteur et, en cas de retard dans l'expédition des marchandises, il ne donne pas au destinataire une action en dommages-intérêts contre le transporteur.

PETERSEN C. SOCIÉTÉ FORENEDE DAMPSKIBSSELKAB.

Dans l'espèce, la compagnie de transport avait, relativement au chargement de blé qu'elle devait transporter d'Amérique en Danemark, rédigé un acte daté du 31 novembre 1898, acte qualifié de connaissement et renfermant en effet plusieurs des clauses habituelles des connaissements. Il y était dit notamment que les marchandises étaient reçues pour être transportées par le navire *Hekla* (*received to be transported by Hekla*), que ce navire n'était point encore arrivé, et que la compagnie était autorisée à expédier les marchandises par le navire suivant. Elles ne furent chargées qu'en janvier 1899.

A l'arrivée des marchandises en Danemark, le destinataire prétendit retenir une partie du fret pour les pertes et dommages qui lui avaient été causés par ce fait que les marchandises, bien que le connaissement portât la date du 31 décembre 1898, n'avaient été chargées qu'en janvier 1899.

Le Tribunal estima que, dans ces circonstances, on ne se trouvait pas en présence d'un véritable connaissement, car l'art. 133 du Code maritime danois défend expressément d'expédier un connaissement pour des marchandises qui ne sont pas encore chargées. La date de l'acte ne pouvant, dans les circonstances précitées, marquer celle du chargement,

Digitized by Google

c'était au destinataire à s'imputer à lui-même d'avoir reçu les marchandises et à supporter la perte dont il se plaignait.

Du 12 février 1902.

Observation. — Voyez L. Beauchet, *Du Connaissement dans le droit danois*, ce Rec., V, p. 543.

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

16 avril 1902

Armateur. Victuailles. Bateau de pêche. Usage local. Fournitures à la charge de l'équiqage. Irresponsabilité de l'armateur.

Navire « Emmanuel »

Malgré les articles 56 et 51 du Code maritime danois, l'armement d'un côtre de pêche n'est pas responsable du paiement des provisions livrées par un marchand de victuailles au côtre, du moment que, par suite d'une convention entre l'armement et l'équipage, celui-ci doit se fournir lui-même ses vivres, que, en tout cas, l'usage du pays, et notamment celui de la localité du marchand, est que les équipages des côtres de pêche se fournissent eux-mêmes leurs vivres et alors surtout que, dans une lettre, le marchand a lui-même nommé le capitaine du côtre comme son débiteur.

Tarabel c. Pollesen.

Du 16 avril 1902.

Observation. — Comp. Marseille, 29 juillet 1887, ce. Rec., III, p. 316 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ÉGYPTIENNE (1)

Par M. **PADOA-BEY**, avocat à Alexandrie.

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

10 juin 1903

Arrimage. Capitaine. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité.

Navire : « Pylos ».

Le capitaine, lors même qu'il s'agit d'un chargement à cueillette, est tenu de veiller au bon arrimage des marchandises dans son navire et en est responsable.

Lors donc qu'une expertise au débarquement constate des avaries à une partie de la cargaison provenant d'un vice d'arrimage, en l'espèce une certaine quantité de barils de ciment défoncés par suite de la surcharge résultant du chargement sur ces barils d'une cargaison de bois, le capitaine et, par suite, l'armateur, sont responsables de ces avaries.

J. G. Cantacuzène c. Deutsche Levant Linie et Almagia.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'il est établi, en fait que J. Cantacuzène commerçant à Braïla (Roumanie) a chargé, sur le navire *Pylos*, de la Compagnie Deutsche Levant Linie, une quantité de 1.350 barils de ciment à destination de E. Almagià, entrepreneur de constructions à Alexandrie;

Que, à la suite de ce chargement et au cours de son voyage, le *Pylos* a encore chargé à Galatz, pour la maison Stagni fils, une importante quantité de bois qui a été, pour partie, superposée à la cargaison de ciment;

Que, à l'arrivée du navire à Alexandrie, et après déchargement de sa double cargaison, Almagià a pris livraison, sur le quai, de 685 barils de ciment et a refusé le surplus représenté par des barils ouverts et défoncés;

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 564.

Digitized by Google

Qu'une expertise provoquée par Almagià, à laquelle Cantacuzène n'a, d'ailleurs, pas été appelé, a constaté que, des 665 barils refusés, il n'avait été trouvé que 580 barils ouverts et défoncés, le reste, dit l'expert, étant probablement représenté par des débris de barils dont le contenu avait été répandu soit sur le quai soit sur mer;

Qu'à la suite de cette constatation, l'expert, donnant son avis sur les causes de l'avarie, l'a attribuée, d'une part, à une insuffisance d'emballage résultant, selon lui, de ce que les barils étaient confectionnés en bois trop léger, qu'ils étaient cerclés en bois et non en fer et n'avaient pas de traverse sur les deux couvercles et, d'autre part, à la superposition des bois et à la surcharge qui en était résultée;

Que, précisant ensuite le montant des avaries, il les a évaluées à la somme de 6.450 francs, 50, de laquelle devait être déduite celle de 1.800 francs représentant les parties de ciment encore utilisables, ce qui laissait une différence de 4.650 francs 50 centimes;

Attendu que, sur la demande en condamnation au paiement de cette différence formée par Almagià contre Cantacuzène et la Compagnie Deutsche Levant Linie, le Tribunal d'Alexandrie, par jugement du 1er avril 1903, les a condamnés à la supporter par moitié;

Vu les appels respectivement formés par le chargeur et par la Compagnie de Navigation;

Attendu que le chargeur soutient à bon droit que, dans les circonstances de la cause, aucune responsabilité ne pourrait lui être imputée;

Qu'en effet, l'emballage critiqué par l'expert et cependant déclaré suffisant par d'autres négociants, était l'emballage usuel de sa maison, proportionné à la nature et à la valeur de la marchandise;

Qu'aucune condition spéciale ne lui avait été imposée à cet égard;

Qu'il ne pouvait prévoir et n'avait pas à prévoir une surcharge, c'est-à-dire une faute d'arrimage;

Que la marchandise a été par lui livrée en bon état et qu'au moment de l'embarquement, aucune observation ni réserve n'a été faite par le capitaine au sujet de l'emballage;

Qu'il est affirmé, sans qu'il y ait eu contradiction à cet égard, que ses précédentes expéditions, par la même compa-

Digitized by Google

gnie de navigation, avaient eu lieu dans les mêmes conditions, sans avoir jamais donné lieu à aucune réclamation;

Attendu qu'il ressort, au contraire, de l'état de la marchandise à son débarquement et des constatations de l'expert, que c'est par suite d'un vice d'arrimage imputable au navire qu'elle a été détériorée;

Qu'il est constant, en effet, que, sans la superposition des bois chargés à Galatz, l'avarie ne se serait pas produite, puisque la partie des barils qui n'a pas eu à supporter cette surcharge est arrivée intacte;

Attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence certaines, en droit maritime, que le capitaine est tenu d'opérer ou de surveiller le chargement des marchandises et leur arrimage et qu'il est responsable des avaries pouvant résulter de leur placement dans le navire d'une manière nuisible, suivant leur nature;

Que le capitaine qui charge à cueillette, comme dans l'espèce, n'est pas dispensé, pour ce motif, de suivre, dans l'arrimage de son chargement, les règles ordinaires pour la sûreté des marchandises qui lui sont confiées, quel que soit l'ordre dans lequel il les reçoit;

Qu'il reste donc responsable du dommage éprouvé par une marchandise par suite de son contact avec une marchandise chargée postérieurement;

Que, spécialement, lorsqu'il s'agit de barriques, le capitaine est responsable des avaries éprouvées, lorsqu'elles proviennent de la superposition et du poids d'autres marchandises;

Qu'enfin le capitaine qui débarque la marchandise, comme dans l'espèce, sans avoir fait constater le bien être de son arrimage, reste responsable des avaries reconnues à cette marchandise et attribuées au contact d'autres marchandises chargées sur le même bord;

Attendu qu'il résulte de ces considérations que le chargeur doit être exonéré de toute responsabilité et que le capitaine reste seul en faute pour avoir mal arrimé les marchandises dont il a accepté le transport;

Par ces motifs,

Disant droit sur l'appel de Cantacuzène, le déclare bien fondé;

Infirmant, en conséquence, le jugement attaqué, en ce qui

Digitized by Google

le concerne, le décharge des condamnations prononcées contre lui;

Statuant sur l'appel de la Compagnie Deutsche Levant Linie, le déclare, au contraire mal fondé;

Condamne la dite Compagnie à la réparation entière du dommage causé à Almagià, soit au paiement de la somme principale de 4.650 francs et 50 centimes avec les accessoires de droit;

Condamne la dite Compagnie aux dépens de première instance et d'appel. »

Du 10 juin 1903. — Président: M. Koriczmics.

Observation. — Principe constant. Voyez Marseille, 30 novembre 1899, ce Rec XV, p. 455; Bordeaux, 14 juin 1899, *ibid*, XV, p. 302; Havre, 23 avril 1901, *ibid.*, XVI, p. 788 et les notes.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE NORVÉGIENNE (1)

Par M. L. **BEAUCHET**, professeur à la Faculté de droit de Nancy.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

16 janvier 1902

Affrètement. Bénéfice des remorquages. Partage. Affréteur. Pêche. Remorquage dans son intérêt. Armateur. Absence de droit au partage.

Navire : « Reine Sophie ».

Lorsque la charte-partie portant affrètement d'un navire à vapeur pour l'industrie de la pêche pendant deux mois stipule que les profits retirés des remorquages et sauvetages seront partagés par moitié entre le fréteur et l'affréteur, le propriétaire du navire ne peut cependant rien réclamer pour les remorquages opérés par le navire pour le service de l'affréteur même et dans l'industrie de la pêche.

Johnsen c. Meling.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 124.

Digitized by Google

Du 16 janvier 1902.

Observation. — Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901, ce Rec., XVIII, p. 206 et la note.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

10 mai 1902

Gens de mer. Mécanicien. Abandon de son poste au départ. Congédiement. Droit du capitaine. Non lieu à indemnité.

Navire : « Thérèse ».

C'est à bon droit que le capitaine peut congédier un premier mécanicien qui, descendu à terre, ne rejoint pas le navire à l'heure fixée pour le départ, de telle sorte que le navire doive partir sans lui, et cela bien que le mécanicien ait rejoint le navire par chemin de fer dans un autre port d'escale.

L'armement n'est point, en conséquence, tenu de payer au mécanicien l'indemnité prévue par l'article 92 du Code maritime pour le cas de congédiement illégal.

Grön c. Bredesen.

Devant le tribunal de première instance, le mécanicien coupable avait prétendu que la faute par lui commise devait être rangée parmi les négligences de service que l'article 102 du Code maritime permet seulement au capitaine de réprimer par la perte du salaire pendant un certain temps. Cette prétention avait été accueillie par le tribunal maritime de Sandefjord. Si, dit le tribunal, la pensée du législateur avait été que les négligences dans le service de la part de l'équipage dussent avoir les mêmes conséquences que l'incapacité, la loi s'en serait expliquée clairement, comme elle l'a fait dans l'article 63, relativement au capitaine et où, en indiquant les causes de congédiement du capitaine, elle mentionne spécialement les négligences dans le service à côté de l'incapacité.

La Cour suprême a estimé, au contraire, que le capitaine était dans son droit en congédiant le mécanicien, celui-ci s'étant déjà rendu coupable une première fois d'une pareille désobéissance et ayant, comme premier mécanicien, un poste très important.

Digitized by Google

Du 10 mai 1902.

Observation. — Comp. Christiania, 22 mai 1899, ce Rec., VI, p. 504; Table décennale, v° *Gens de Mer*, n°s 39, 56, 59, 88.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

17 mai 1902

Gens de mer. Epidémie au port de destination. Droit au congédiment. Obligation de l'équipage au déchargement. Durée d'une semaine.

Navire : « Lancashire ».

La disposition de l'art. 81 al. 2 du Code maritime suédois, doit se combiner avec celle de l'art. 84 du même code et l'équipage ne peut dans le cas de l'art. 82 al. 2 demander un congédiement qu'après avoir satisfait aux obligations dont parle l'art. 84.

Aux termes de l'art. 82 al. 2, si dans le port de destination du navire, éclate une épidémie violente et dangereuse de choléra, de fièvre jaune ou de peste, l'équipage, qu'il soit loué pour un temps ou pour un voyage déterminé, peut demander *immédiatement* son congédiement, si le voyage n'est pas encore commencé, sinon au premier port où aborde le navire après que l'équipage a connu les faits.

Mais le droit de réclamer son congé immédiat n'empêche pas que l'équipage ne soit tenu d'observer les obligations que lui impose l'art 84, aux termes duquel le marin qui, d'après une clause de son contrat d'engagement, ou conformément aux dispositions des art. 82 et 83, a droit d'obtenir son congédiement, est tenu néanmoins, si le capitaine le demande, de prêter l'assistance nécessaire au déchargement de la cargaison et du lest, ainsi qu'à l'amarrage, au dégréement et au désarmement du navire et il ne peut réclamer son congédiement tant que ces travaux ne sont pas terminés. Il n'est point tenu cependant au delà d'une semaine après l'arrivée du navire.

Du 17 mai 1902

Observation. — Comp. Havre, 22 février 1893, ce Rec., VIII. p. 675; Rouen, 31 janvier 1894, *ibid.*, X, p 17 et les notes.

Digitized by Google

TRIBUNAL MARITIME DE TRONDHJEM

12 septembre 1900

Assistance maritime. Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Armateur. Absence de droit à indemnité. Défaut d'action contre les assureurs. Equipage du navire sauveteur. Droit à indémnité.

Navire : « Narvik ».

Lorsqu'un navire est sauvé par un autre navire appartenant au même armateur, celui-ci ne peut réclamer à l'armateur l'indemnité de sauvetage prévue par les articles 224 et suivants du Code maritime.

Mais il en est autrement de l'équipage du navire qui a coopéré au sauvetage. Il a droit à la même indemnité que si le navire sauvé avait appartenu à un armateur différent.

Ces solutions ont été implicitement adoptées par le Tribunal et fortement développées dans le vote du premier assesseur.

Celui-ci après avoir reconnu que la question de savoir si un armateur peut réclamer à un assureur une indemnité pour le sauvetage de son propre navire est résolue affirmativement en Angleterre et aussi en Danemark (C Rentzon, *Söret*, p 430, note 2),dit qu'il doit en être autrement en droit norvégien.

Le droit de réclamer une indemnité à l'assureur ne peut être déduit, dit-il. que de l'article 152 du Code maritime, aux termes duquel « les frais et les sacrifices qui ont été faits de bonne foi pour prévenir les risques dont l'assureur est responsable ou, après la survenance des dommages, pour sauver et conserver l'objet assuré et prévenir de plus grands dommages, doivent être remboursés par l'assureur. alors même qu'ils ne peuvent pas être réputés avaries communes. » Mais cette disposition doit être interprétée strictement. Sans doute l'assuré doit être indemnisé du dommage par lui subi, mais rien de plus. D'autre part, plusieurs des motifs qui servent de base à ce que l'indemnité de sauvetage ne se limite pas à la réparation du préjudice, fait défaut quand il s'agit du sauvetage de la chose même du sauveteur. Ainsi il n'est pas nécessaire d'exciter, par une indemnité plus forte, a ne pas s'abstenir

Digitized by Google

du sauvetage : le devoir qu'a l'armateur de veiller au sauvetage remplace ici ce motif. Sans doute, l'article 40 de la police générale norvégienne n'établit pas expressément ce devoir, et il en est de même de l'article 145 du Code maritime où se trouve une règle correspondante. Mais il n'est pas douteux cependant que ces textes impliquent pour l'assuré le devoir en question.

Il faut observer d'autre part que, tandis que le sauveteur ordinaire ne touche aucune indemnité quand le sauvetage ne réussit pas, et qu'il ne peut même pas demander le remboursement de ses dépenses, l'assuré est, en pareil cas, autorisé à réclamer à l'assureur le remboursement de tous les frais et sacrifices qu'il a faits de bonne foi, et cela même au delà du montant de la somme assurée. Enfin, il faudrait aller beaucoup trop loin si l'on considérait l'armement comme autorisé à réclamer une indemnité pour le sauvetage de son propre navire ; car il faudrait dire logiquement qu'il y est autorisé, si d'une autre manière quelconque, avec ses biens ou son activité personnelle, il avait contribué au sauvetage de son navire.

Mais il en est autrement du capitaine et de l'équipage du navire sauveteur. On ne peut plus dire qu'ils aient le même devoir que l'armateur ou l'équipage du navire sauvé à s'efforcer de sauver ce dernier navire du danger qui le menace. Si l'équipage propre du navire sauvé peut réclamer une indemnité de sauvetage quand il sauve le navire après que son service à bord a cessé, par exemple, quand le navire a dû être abandonné en pleine mer, on doit à plus forte raison reconnaître le même droit à l'équipage d'un autre navire appartenant à un autre armement. On pourrait, il est vrai, objecter que le droit à une partie de l'indemnité de sauvetage, que l'article 228 du Code maritime norvégien reconnaît à l'équipage du navire sauveteur, n'est pas un droit indépendant, mais seulement un droit à une quote-part de l'indemnité revenant au navire, et que, par suite, quand celui-ci n'a aucun droit à une indemnité, le droit de l'équipage à une partie de cette indemnité ne saurait s'exercer. Mais on peut répondre à cette objection que la loi accorde d'une manière générale à tout sauveteur un droit à une indemnité et, ainsi que cela résulte des motifs de la loi, la disposition relative à l'équipage ne doit pas être considérée comme une exception à la règle posée par le premier alinéa

Digitized by Google

de l'article 228 que, en cas de contestation entre les sauveteurs sur la répartition de l'indemnité de sauvetage, cette répartition est faite par le tribunal. On doit donc en ce qui concerne l'équipage du navire sauveteur, fixer sa part à celle qu'il aurait touchée si le navire sauvé avait appartenu à un autre armement, suivant les règles générales posées par les articles 225 et 226 du Code maritime.

Du 12 septembre 1900.

Observation. — D'après l'article 118, al. 2 du Code maritime norvégien « si, en cours de voyage, le navire a effectué un sauvetage, l'indemnité, après avoir servi d'abord à rembourser les dommages que le sauvetage peut avoir occasionnés au navire ou à la cargaison, reviendra, pour les deux tiers, à l'armement, si le navire est un vapeur, pour la moitié, si c'est un voilier, et le reste sera partagé également entre le capitaine et l'équipage ; la part de ce dernier est répartie proportionnellement aux gages de chacun. La convention d'après laquelle le capitaine ou l'équipage devraient se contenter d'une part moindre que celle qui vient d'être dite est nulle, à moins que le navire ne soit spécialement armé pour les opérations de sauvetage ou que la convention ne se réfère à une entreprise spéciale de sauvetage. » Voyez Christiana, 29 avril 1893, ce Rec. XI, p 772 et les notes. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903, *ibid.*, XVIII, p. 884 ; Cour du district ouest de New-York, 6 février 1903, *ibid.*, XVIII, p. 914 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE SUÉDOISE (1)

Par **M. L. BEAUCHET**, professeur à la Faculté de Droit de Nancy.

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

17 février 1902

Assurance maritime. Chargement sur gabares. Point de départ du risque. Police. Clause : les risques commencent quand la marchandise quitte la terre pour être chargée sur le navire. Perte sur gabares dans un port de relâche. Responsabilité des assureurs.

Navires : « Ellida » et « Lochlin ».

Dans le cas où une cargaison de foin, chargée sur des gabares, a été assurée pour perte, avaries et frais pour un voyage maritime déterminé, sous la condition que la responsabilité de l'assureur commencerait quand les marchandises quitteraient la terre pour être chargées sur le navire, et où la cargaison, avant le commencement du voyage projeté, mais après la conclusion du contrat d'assurance, a été perdue par suite d'incendie dans le port où l'on a dû relâcher par suite de mauvais temps, l'assureur est responsable de cette perte.

Le Tribunal de première instance de Stockholm, par un jugement du 7 octobre 1901, avait au contraire consacré la décision du dispacheur donnant gain de cause à l'assureur, par des motifs ainsi conçus : « Attendu que d'après l'article 57, § 3, de la police générale suédoise de novembre 1896, applicable à la présente assurance, le risque de l'assureur, en cas d'assurance de marchandises d'un lieu à un autre dure depuis le moment où les marchandises, pour être chargées sur le navire, quittent la terre, jusque 30 jours au plus après l'arrivée du navire au lieu de destination ou, si le déchargement est décidé antérieurement, quand les marchandises sont conduites à terre ; attendu que comme la cargaison n'était pas

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 131.

Digitized by Google

assurée quand elle a été chargée à Kingsör et que le voyage y a été commencé, mais que l'assurance n'a commencé qu'à partir du lieu où l'on a fait relâche pendant le voyage pour cause de mauvais temps, la disposition précitée de la police ne pouvait être applicable en l'espèce relativement au point de départ du risque de l'assureur ; attendu que dans la police d'assurance il n'était pas dit que l'assurance devait valoir à partir du jour inclusivement où elle avait été conclue, mais qu'elle visait seulement le risque dans le voyage depuis Oregrund jusqu'à Neder-Kales ; qu'ainsi le risque de l'assureur n'avait dû commencer qu'au moment où l'ancre était levée et où le voyage à partir d'Oregrund commençait. »

La Cour suprême condamne, au contraire, l'assureur, considérant que le contrat d'assurance visait une marchandise déjà chargée sur navire au moment où il était conclu, et que, par suite, le risque de l'assureur devait, conformément à l'article 57, § 3, de la police générale d'assurance, avoir commencé avant que la cargaison ne périt par l'incendie.

Du 17 février 1902.

Observation. — L'article 57, alinéa 3, de la police générale d'assurance suédoise décide en ce qui concerne le point de départ du risque de l'assurance qu'il dure « pour les marchandises, le profit espéré et la provision depuis le moment où les marchandises, pour être chargées sur ce navire, quittent la terre, jusqu'au trentième jour au plus tard après l'arrivée du navire au lieu de dstination ou, si le déchargement est décidé auparavant, quand les marchandises sont conduites à terre ; le risque des gabares est ainsi compris dans l'assurance mais seulement dans l'intérieur du port de chargement ou de déchargement ».

Comp. Marseille, 27 avril 1900, ce Rec., XV, p. 786 ; 17 mai 1901, *ibid.*, XV, p. 812, 814 ; 24 juin 1902, *ibid.*, XVII, p. 768 et les notes.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

7 avril 1902

Avarie commune. Contribution du navire. Détermination de sa valeur. Port de séparation du navire et de la cargaison.

Navire : « Aberfoyle ».

Dans le paiement de l'avarie commune le navire contribue d'après sa valeur déterminée par une expertise faite au lieu où, après l'avarie, il se sépare de la cargaison, et non d'après sa valeur déterminée au lieu où le navire est ultérieurement réparé, même si cette dernière estimation paraît plus exacte.

Le navire anglais *Aberfoyle* dans un voyage de Riga à Anvers échoua le 8 novembre 1899 sur la côte de l'île d'Oland où il fut sauvé après le jet d'une partie de la cargaison, puis il fut mené à Calmar où le reste de la cargaison fut déchargé et vendu. Le navire fut le 22 novembre visité par des experts nommés par le magistrat de Calmar sur la demande du capitaine et le navire fut estimé approximativement. dans un état endommagé à 6.000 livres sterling. Le navire fut ensuite mené à Copenhague où mis sur cale, il fut visité par des experts nommés par le tribunal maritime de Copenhague en présence du capitaine, et d'un mandataire des fréteurs et des assureurs. Lors de cette expertise le navire ne fut plus estimé dans son état endommagé qu'à 2.300 livres sterling.

Lors de la répartition de l'avarie commune, l'armement prétendait que l'estimation de Colmar avait eu lieu sur la simple attestation d'un scaphandrier, conçue en termes généraux et sans indication détaillée des dommages, et que les experts n'avaient non plus tenu aucun compte des frais de réparation. Par suite l'estimation n'avait été qu'approximative et elle contrevenait aux prescriptions de l'article 136 du Code maritime suédois. Au contraire, à Copenhague, il y avait eu une spécification exacte des dommages.

Le Tribunal de première instance admit ce raisonnement et prit pour base du règlement d'avaries l'estimation de Copenhague.

Sur l'appel, les chargeurs invoquait la disposition de

Digitized by Google

l'article 107 du Code maritime et la 17e règle d'York et d'Anvers suivant lesquelles la valeur du navire doit être fixée à la fin du voyage quand le navire et la cargaison se séparent ; ils prétendaient, en conséquence, prendre pour base du règlement d'avaries l'estimation de Calmar. L'armement répliquait que les dispositions précités cessaient d'être applicables lorsque l'estimation était manifestement inexacte

La Cour suprême s'en tint à l'estimation première de Calmar, conformément à l'article 207 du Code maritime.

Du 7 avril 1902.

Observation. — D'après l'article 196 du Code maritime, lors de l'estimation des dommages causés au navire, on doit indiquer, pour chaque dommage séparément, les frais jugés nécessaires pour le réparer et, si l'on estime qu'un objet détérioré doit être remplacé par un objet neuf, tant la dépense prévue pour l'objet neuf que la valeur de celui qui a été détérioré

Voyez Cour suprême de Suède, 10 décembre 1897, ce Rec., XIV, p. 411 et la note.

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

16 mai 1902

Staries. Charte-partie. Expression « weather working days ». Sens. Temps permettant.

Navire : « Clara ».

La stipulation, dans une charte-partie, qu'il est accordé un certain nombre de jours, qualifiés, dans l'acte rédigé en anglais, *weather working days* pour le chargement du navire, entend par là les jours où il est possible de charger les marchandises sans inconvénient pour celle-ci et sans risque de détérioration pendant le cours du voyage.

Par une charte-partie signée à Londres, le navire *Clara* était affrété pour aller charger à Gäfle (Suède) une cargaison de planches et bois ouvrés et les transporter de là en Angleterre. Il était accordé pour le chargement 25 jours qualifiés *weather working days*.

Le navire étant arrivé à Gäfle le 19 juin, le capitaine se

Digitized by Google

déclara prêt à charger le 28 juin, mais le chargement, quoique commencé le 29 juin, ne fut terminé que le 11 août. Le capitaine réclamait en conséquence une indemnité pour 13 jours de surestaires.

Le chargeur alléguait, pour se soustraire au paiement de cette indemnité, qu'en parlant de *weather working days*, la charte-partie visait non pas simplement les jours où le chargement pouvait avoir lieu, mais aussi ceux où, en raison de l'état météorologique et de la nature de la cargaison, le chargement pouvait s'effectuer sans inconvénient pour les marchandises chargés. Or s'agissant, dans l'espèce, de bois de service de première qualité et raboté, on ne pouvait le charger par un temps pluvieux ou humide, car en procédant ainsi on s'exposait à ce qu'il se moisît ou changeât de couleur pendant le voyage assez long qu'il devait faire.

La Cour suprême admit cette interprétation de la clause *weather working days* et ordonna, en conséquence, la déduction sur les 39 jours de chargement de 13 jours pendant lesquels l'état de l'atmosphère n'aurait pas permis le chargement de bois sans les exposer aux risques précités.

Du 16 mai 1902.

Observation. — Comp. Dunkerque, 28 février 1893, ce Rec., IX, p. 728 et la note.

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

4 juillet 1902

Gens de mer. Second du navire. Envoi contre remboursement. Dilapidation. Irresponsabilité pénale. Responsabilité envers l'armateur.

Navire : « Soderhanm ».

Le second du navire n'encourt aucune responsabilité pénale quand il dissipe les fonds qu'il a touchés des destinataires pour des marchandises expédiées contre remboursement. Il en est ainsi notamment quand il a signé, au lieu et place du capitaine, conformément à l'article 132 du Code maritime, les connaissements relatifs à ces envois. Il est seulement responsable vis-à-vis de l'armement de la perte que celui-ci a pu subir par son fait.

Digitized by Google

Du 4 juillet 1902.

Observation. — Voyez Code maritime suédois, délits commis par les gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions, ce Rec., VIII, p. 222 ; Table décennale, v° *Gens de mer*.

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

24 juillet 1902

Staries. Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime.

Navire : Petit-Corporal ».

Lorsque les marchandises doivent être chargées sur des gabares, destinées à être remorquées par des vapeurs, il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions du Code maritime concernant les délais de staries du moment que les parties ne se sont point soumises à ces dispositions dans la charte-partie.

Du 24 juillet 1902.

Observation. — Comp. Tribunal supérieur haiséatique, 27 juin 1887, ce Rec., III, p. 462 et les notes.

COUR SUPRÊME DE STOCKHOLM

29 août 1902

Assurance maritime. Action en paiement des primes. Poursuites contre l'armateur gérant seul. Absence de pouvoir. Irrecevabilité. Nécessité d'action contre tous les copropriétaires du navire. Prescription quinquennale. Créance d'indemnité. Application. Créance des primes. Inapplication.

Navire : « Morsten ».

I. — La poursuite en paiement de la prime d'assurance du navire ne peut être dirigée contre l'armateur gérant seul, mais doit être formée contre tous les copropriétaires du navire qui ont participé au contrat d'assurance ou l'ont approuvé.

Digitized by Google

Sans doute, d'après l'article 10 du Code maritime suédois, dans les affaires qui concernent l'armement, les poursuites peuvent être dirigées contre l'armateur gérant. Mais il faut combiner cette règle avec celle de l'article 11, d'après laquelle l'armateur gérant ne peut, sans un pouvoir spécial, assurer le navire.

II. — La prescription quinquennale en matière d'assurance n'atteint que la créance d'indemnité, mais non la créance des primes.

En première instance l'armateur gérant avait invoqué la disposition de l'article 264 du Code maritime suédois, portant que celui qui a une créance fondée sur un contrat d'assurance doit la faire valoir par voie de citation ou de poursuite dans les cinq années à partir du jour où la créance a pris naissance, sinon ses droits sont prescrits. Le Tribunal, en condamnant néanmoins l'armateur, admet implicitement la prétention de l'assureur que l'article 264 ne s'appliquait qu'aux créances d'indemnité et non à la créance des primes.

Du 29 août 1902.

Observations. — I. — Comp. Christiania, 22 janvier 1891, ce Rec., VIII, p. 433 et la note.

II. — Comp. Marseille, 17 novembre 1887, ce Rec., III, p. 453; Aix, 14 janvier 1889, *ibid.*, IV, p. 536; Athènes, (n° 76), 1899, *ibid.*, XV, p. 829; cassation de Turin, 1er février 1900, *ibid.*, XVI, p. 428 et les notes sous ces décisions.

DOCTRINE

De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès.

Ainsi que nous le disions dans la préface de la 1re édition de notre Code International de l'abordage maritime, avant l'apparition de la marine à vapeur, les rencontres en mer étaient fort rares et donnaient lieu plus rarement encore à

Digitized by Google

des catastrophes. Les abordages ne se produisaient guère qu'à l'entrée ou à la sortie des ports, dans des manœuvres de rade et n'entraînaient le plus souvent que des avaries de médiocre importance.

La collision en mer, ce danger inaperçu des législations d'autrefois, est à l'heure actuelle le plus redoutable péril de la navigation et les sinistres attribués à une cause de cette nature ont fait naître des problèmes juridiques ignorés également de nos devanciers.

Ainsi que nous venons de le rappeler, l'abordage se produisant autrefois dans les ports ou à leurs approches, c'était le tribunal de ce port qui était saisi de la demande en réparation de l'avarie généralement peu importante qui avait pu se produire et les capitaines étaient soumis à la loi du lieu où s'était passée la collision, telle qu'elle était appliquée par le tribunal de ce lieu.

Les abordages en pleine mer, le *mare liberum* des anciens jurisconsultes, entre des navires de nationalités différentes ont donné lieu à des conflits de lois, désastreux pour les intérêts engagés dans le commerce maritime, et de même que des lois uniformes résultant d'accords internationaux ont prescrit des règles à suivre en mer ainsi que les manœuvres à effectuer en vue de prévenir des abordages, de même les efforts du Comité maritime international ont tendu depuis sa création à amener l'uniformité dans les principes juridiques réglant les responsabilités encourues à la suite d'un abordage. Les travaux des Congrès d'Anvers en 1898, de Londres en 1899, ceux de la Commission nommée au Congrès de Paris de 1900, ont abouti à la rédaction d'un avant-projet de traite adopté par la Conférence de Hambourg en 1902 et ce texte, qui représente l'opinion moyenne des nations civilisées sur ces délicats problèmes, sera probablement revêtu avant longtemps de la sanction diplomatique (1).

Cette première question une fois épuisée, il en restait une autre fort importante à résoudre, celle de la compétence à raison des actions auxquelles un abordage donne naissance. Un questionnaire avait été préparé en vue du Congrès de Hambourg, des réponses avaient été formulées par les diverses associations nationales, mais lorsque l'on s'est trouvé en

(1) Voir sur cette question ce Rec. XVIII, p. 238.

Digitized by Google

face des difficultés à résoudre, il n'est pas téméraire d'affirmer que les membres du Congrès de Hambourg ont été effrayés de leur nombre, ainsi que de la complication des problèmes juridiques à solutionner.

Les travaux faits n'ont pas été pourtant perdus, les discussions auxquelles se sont livrés les orateurs n'ont pas été stériles, car de ces travaux, de ces discussions les divergences entre les divers systèmes, les différences d'interprétation entre des expressions similaires ne sont devenues que plus apparentes et plus précises.

Les difficultés n'ont pas été résolues, bien loin de là, les solutions adoptées n'ont peut-être pas été toujours les meilleures, tout au moins à notre humble avis, mais rien n'a été compromis puisque sur la proposition de notre collègue et ami M. Stubbs, toutes les résolutions votées ne l'ont été qu'en première lecture et que la question se présentera à nouveau dans son entier, lors de la prochaine conférence.

C'est en vue de faciliter la tâche du futur congrès qu'il nous a paru intéressant de préciser les questions dont ce dernier aura à s'occuper, de faire la critique raisonnée de certaines résolutions votées à Hambourg et d'exposer le *desideratum* auquel devraient tendre toutes les bonnes volontés groupées autour de l'œuvre entreprise par le Comité maritime international.

La matière étant fort compliquée à raison des diverses hypothèses à prévoir, nos lecteurs ne nous en voudront pas si pour la clarté de l'exposé et de la discussion nous recourons à certaines divisions et subdivisions qui auront peut-être quelque chose de scholastique. Mais dans une matière de cette nature il faut avant tout de la précision.

Commençons par indiquer quelles sont ces diverses hypothèses.

A. L'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales d'un pays entre des navires de la nationalité de ce pays.

B. L'abordage a eu lieu en pleine mer entre deux navires de même nationalité.

Il semblerait qu'en ce qui concerne ces deux premiers points la question ne devrait pas présenter de difficultés et que la loi nationale des deux navires dût toujours régler la juridiction compétente. Mais il n'en est pas ainsi à raison de la multiplicité des intérêts engagés dans une expédition maritime. On a trop souvent perdu de vue que les propriétai-

Digitized by Google

res respectifs des navires ne sont pas les intéressés uniques après une collision. Il y a aussi les passagers, il y a les chargeurs, il y a surtout les assureurs des corps et des cargaisons.

Suivant la législation des différents pays, ces divers intéressés peuvent jouir de dispositions spéciales, leur permettant de faire juger devant certains tribunaux de leur propre pays la question de responsabilité naissant d'un abordage survenu même dans les circonstances ci-dessus indiquées.

Il a été jugé en France que l'article 14 du Code civil donne le droit aux assureurs français de chargeurs étrangers de citer les propriétaires du navire étranger prétendu responsable devant le tribunal de leur propre domicile (1).

L'art. 105 du Code d'Italie semblerait donner aux nationaux italiens le même privilège.

Dans les pays-anglo-saxons les principes soit de l'action *in rem*, soit de l'action *in personam* paraissent conduire à une conséquence analogue.

Enfin la même solution devrait être adoptée dans tous les pays où est reconnue la compétence du *forum arresti*.

En consacrant cette dernière compétence, la Conférence de Hambourg nous paraît donc avoir étendu abusivement le nombre des tribunaux éventuellement compétents pour connaître des litiges naissant à la suite d'un abordage, puisque cette compétence du *forum arresti* est loin d'être admise *à priori* par un grand nombre de législations, telles que les législations française, belge, égyptienne, espagnole, italienne, ottomane, portugaise.

Il nous semble que les membres de la Conférence, surtout ceux appartenant aux pays reconnaissant la compétence du *forum arresti*, tels que l'Allemagne, le Danemark, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Norwège, la Suède, les Pays-Bas, ont été trop entraînés à suivre les principes admis par leur législation nationale et ont perdu de vue, d'une façon peut-être inconsciente, que l'extension de cette compétence à des pays où elle n'était pas admise jusqu'à présent, aurait éventuellement pour résultat de multiplier le nombre des tribu-

(1) Voyez Marseille, 5 mai 1869; Cassation, 12 août 1872, *Clunet*, 1874, p. 24; *Dalloz*, 1872, 1. 293; Seine, 15 février 1883, *Clunet*, 1883, p. 328; *Adde* Lyon-Caen. *Revue critique*, 1883, p. 541; Deloynes, *ibid.*, 1877, p. 646.

Digitized by Google

naux compétents ainsi que les causes de contrariété de décisions.

Tout le monde est pourtant d'accord pour reconnaître que plus il y a de tribunaux compétents, plus les parties intéressées sont exposées à des frais, à des lenteurs, à des contrariétés de jugement, à des difficultés ou même à des impossibilités d'exécution de ces jugements. Chaque partie intéressée a une tendance trop naturelle et trop marquée à plaider devant les tribunaux de son propre pays, et augmenter encore le nombre des juridictions nationales compétentes nous paraît aller directement à l'encontre du but poursuivi par les membres du Comité maritime international en vue d'arriver à l'unification des lois et à la simplification des procédures.

Personne n'a intérêt à voir se renouveler les incidents survenus à la suite d'un abordage entre un navire de la Compagnie des Transports Maritimes *La France*, et le navire italien *Sud America*, qui a donné lieu à trois instances, l'une aux Canaries devant la justice espagnole, l'une à Gênes, l'autre à Marseille. De guerre lasse et pour arriver à une solution les parties ont fini par soumettre leur litige à des arbitres à Londres.

N'eût-on pas mieux fait de commencer par là, et une réforme internationale, véritablement soucieuse de réaliser un progrès. ne doit-elle pas avoir pour but de supprimer radicalement ces conflits de juridiction, désastreux à tous égards, surtout au point de vue de l'équité des solutions et des frais qu'ils entraînent.

Nous sommes ainsi appelés à revenir sur un amendement que nous avions présenté à la Conférence et qui a été repoussé. Nous nous réservons de le reprendre en deuxième lecture lors de la prochaine réunion du Comité, et connaissant l'esprit large, éclairé de nos collègues, leur désir de bien faire, il n'est peut-être pas téméraire d'espérer qu'après leur avoir mieux expliqué la question, ils ne mettront aucun faux amour propre à revenir sur leur opinion.

Les affaires d'abordage présentent un caractère tout spécial et les règles de compétence à suivre nous paraissent devoir être établies en vue de la sauvegarde la meilleure des divers intérêts qui sont en jeu. Il faut à la fois satisfaire au besoin de célérité qui domine d'une façon générale toutes les affaires contentieuses maritimes, sans nuire cependant aux garanties

Digitized by Google

de savoir, d'expérience que le justiciable est en droit d'exiger du magistrat appelé à statuer sur des procès où les questions les plus délicates de responsabilité, les intérêts les plus importants au point de vue des chiffres peuvent être en jeu.

Comment concilier ces deux exigences en apparence contradictoires. Par un moyen bien simple que nous avons eu occasion de signaler déjà à plusieurs reprises, soit à l'Association française du droit maritime, lors de la discussion du projet de loi uniforme en matière d'abordage, soit à la Conférence de Hambourg en soutenant l'amendement qui n'a pas été adopté.

La solution consiste à multiplier les compétences des tribunaux appelés à prendre des mesures provisoires, conservatoires et urgentes, en quelque sorte par voie de référé, tous droits des parties demeurant au fond réservé.

Un navire entrera dans un port après un abordage dont on prétend le rendre responsable. Le tribunal de ce port, comme en matière d'action *in rem* dans le droit anglo-saxon, devrait avoir le droit d'obliger l'armateur à fournir une caution dans la limite de l'étendue légale de sa responsabilité, et cela même avant que la question de responsabilité fut jugée. Les navires sont essentiellement meubles et quand on a l'occasion d'appréhender un navire peut être en faute la prudence commande de ne pas le laisser échapper. D'autre part, le juge pour donner l'autorisation de saisie pourrait subordonner sa permission à une caution à fournir par le demandeur en saisie lui-même afin de couvrir le défendeur du dommage pouvant résulter d'une saisie téméraire et des frais que la dation de caution pour libérer le navire et la procédure en responsabilité pourraient entraîner. C'est du reste une pratique qui est suivie devant plusieurs juridictions et les parties intéressées n'en retirent que des avantages.

Mais la caution une fois fournie jusqu'à concurrence de la limite de la responsabilité légale doit avoir pour résultat de mettre à l'abri le propriétaire du navire de toute recherche ultérieure de la part de tout intéressé, quelle que soit la législation de ce dernier. Il est inadmissible, par exemple, qu'un Anglais, après avoir déposé en mains d'une autorité judiciaire compétente la somme correspondante aux £ 8 par tonneau de jauge qui forme son *quantum* de responsabilité légale, soit exposé ensuite à voir son navire saisi une seconde fois à raison du même fait à la

Digitized by Google

requête d'un créancier qui n'a pas jugé à propos de prendre part à la répartition de la somme qui représentait la valeur *légale* du navire. Ce propriétaire du navire même fautif sera-t il obligé de payer deux ou trois fois cette valeur? Ce serait monstrueux. C'est pourtant ce qu'a décidé implicitement la Cour de Rouen le 28 janvier 1903 (Voir l'arrêt, *Autran*, XVIII, p. 621). L'affaire est soumise à la Cour de cassation. Espérons que les magistrats de la Cour suprême hésiteront avant de consacrer une si criante iniquité.

Il y aurait donc lieu de décider par voie d'entente internationale que la caution fournie par le défendeur dans les limites de la responsabilité du propriétaire de navire, telle qu'elle est fixée par la loi de son pavillon, le met à l'abri de toute poursuite pour le même fait de la part de toute partie lésée par le sinistre.

Avec la rapidité des communications à l'heure actuelle et la facilité de se renseigner, il serait aisé pour les intéressés de prendre en temps utile les précautions voulues pour faire valoir leur droit sur le cautionnement.

En dehors de cette mesure conservatoire de la saisie il peut y avoir encore des mesures d'instruction à prendre qui commandent une procédure rapide. Si un navire entre dans un port après un abordage, s'il est en état d'avaries, c'est sa valeur en cet état qui devra être appréciée pour pouvoir déterminer la somme dont le propriétaire sera éventuellement responsable, tout au moins dans les pays qui admettent l'abandon du navire et du fret. Il n'y a aucun intérêt pour personne à empêcher le propriétaire du navire de le faire réparer immédiatement pour le faire naviguer, d'autre part si le navire vient à être déclaré fautif après avoir été réparé, il y a injustice à faire profiter les créanciers d'une plus-value résultant des réparations sur laquelle ils n'étaient pas fondés à compter.

Pour ces mesures d'instruction, quand il s'agit de prendre la « photographie » du navire en son état d'avaries, plus il y aura de tribunaux compétents mieux cela vaudra en vue de la rapide constatation des faits et des mesures conservatoires à prendre.

Mais quand il s'agira du jugement au fond, notre avis raisonné est qu'il faut restreindre le plus possible le nombre des tribunaux compétents. L'idéal, à notre avis et à l'exemple de l'Angleterre, serait de n'en avoir qu'un par pays.

Digitized by Google

La différence sur ce point entre la législation de la Grande Bretagne et celle du Continent est peut-être la cause du peu d'écho que notre proposition a trouvé chez nos collègues anglais, et pourtant ils seraient les premiers à profiter de la réforme que nous proposons.

En Angleterre on est convaincu avec raison que les affaires d'abordage, bien que portant souvent sur des sommes considérables, sont relativement peu nombreuses et que si elles étaient jugées dans tous les ports du pays, il arriverait inévitablement qu'elles fussent soumises parfois à des tribunaux hors d'état de les examiner convenablement, faute d'expérience suffisante de ces sortes d'affaires.

Quelques-unes des juridictions inférieures, comme les « County Courts » ont compétence pour juger jusqu'à concurrence de £. 300 des litiges de cette nature, mais quand s'agit de sommes plus élevées, la Division de l'Amirauté de la Haute-Cour est seule compétente. Nous n'avons pas à faire ici l'éloge de cette juridiction qui présente toutes les garanties à tous les justiciables sans distinction de nationalité, à raison du savoir, de l'expérience, de l'indépendance, de l'impartialité des juges qui la composent. C'est donc une juridiction unique à tous égards et nos collègues anglais devront se souvenir de cette situation le jour où la discussion se rouvrira à Amsterdam.

En France, d'après l'article 407 du Code de commerce modifié par la loi du 14 décembre 1897, le demandeur peut assigner à son choix devant le tribunal du domicile du défendeur, devant celui du port français dans lequel en premier lieu soit l'un soit l'autre des deux navires s'est réfugié. Si l'abordage a eu lieu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation pourra également être donnée devant le Tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

En outre, ne perdons pas de vue qu'aux termes de l'article 14 du Code civil, l'étranger, même non résident en France, peut être cité devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France pour les obligations par lui contractées en pays étranger.

C'est à raison de ce dernier article dont les intéressés français font fort souvent l'application, qu'il est bon de préciser

Digitized by Google

en dehors des deux cas cités plus haut, les diverses hypothèses pouvant se produire, et si la solution n'était pas simple pour des abordages survenus soit en haute mer, soit dans les eaux territoriales d'un pays, entre deux navires de même nationalité appartenant au pays où se produit l'abordage, on va voir se multiplier les difficultés dans les diverses hypothèses qu'il nous reste à préciser.

C. — L'abordage a lieu dans les eaux territoriales d'un pays entre un navire portant le pavillon de ce pays et un navire étranger.

D. — L'abordage a lieu dans les eaux territoriales d'un pays entre deux navires étrangers de même nationalité.

E. — L'abordage a lieu dans les eaux territoriales d'un pays entre deux navires de nationalité différente.

F. — L'abordage a lieu en haute mer entre deux navires de nationalité différente.

Quelles vont être les règles de compétence suivies dans les divers pays civilisés ? C'est ici que les divergences apparaissent et que le chaos est pour ainsi dire sans limites.

Grâce à l'amicale complaisance de nos collègues étrangers, nous avons pu recueillir quelques renseignements précis et exacts sur ces diverses questions et leur résumé ne fait apparaître que plus clairement la confusion chaotique dans laquelle se débat le monde maritime.

Allemagne. — Sont compétents dans tous les cas au choix du demandeur :

1° Le Juge du port d'attache du navire défendeur (1) ;

2° Le Juge du lieu où l'armateur défendeur a son domicile ;

3° Le Juge du lieu de l'abordage (*forum delicti*) ;

4° Si l'armateur défendeur n'a pas de domicile en Allemagne, le juge du lieu où l'armateur défendeur a des biens (*forum arusti*) ;

5° Si l'armateur défendeur n'a de domicile ni en Allemagne, ni ailleurs, le juge du lieu de son séjour en Allemagne, même fortuit ou involontaire, pourvu qu'il soit d'une durée assez longue pour lui remettre le libellé de la demande.

6° Si le lieu de son séjour n'est pas connu et qu'il n'ait pas de domicile, le juge de son dernier domicile (2).

(1) V. art. 488 du Code de commerce.
(2) Art. 12, 13, 16, 23, 32 du Code de Procédure civile.

Digitized by Google

Dans le cas où le navire étranger est demandeur et le navire allemand défendeur, le juge compétent sur la demande principale l'est aussi sur la demande reconventionnelle, s'il y a connexité entre ces deux demandes (1) (2).

Autriche. — Les dispositions législatives sur la compétence en général, applicables par suite en matière d'abordage, sont posées par la loi du 1er août 1895, n° 111.

§ 65. — Toutes les demandes pour lesquelles une compétence déterminée devant une autre juridiction n'est pas établie par une loi spéciale doivent être portées devant le juge du district ou devant la Cour de première instance compétente à raison de la matière et dans le ressort de laquelle le défendeur a son principal établissement,

§ 66. — Le principal établissement d'une personne est déterminé par son domicile. Le domicile d'une personne est situé dans le lieu où elle s'est établie avec l'intention à prouver ou résultant des circonstances d'y fixer sa demeure permanente.

Si une personne a un domicile dans les circonscriptions de plurieurs tribunaux, elle est considérée comme ayant un domicile légal dans le ressort de chacune de ces juridictions. En pareil cas le demandeur a la faculté de choisir parmi ces diverses juridictions celle devant laquelle il préfère porter sa demande.

§ 67. — Pour les personnes qui n'ont pas de domicile, ni dans le pays soumis à la présente loi, ni ailleurs, le domicile légal (*foro generale*) est établi dans le lieu de leur résidence actuelle dans ce pays. A défaut d'une telle résidence ou si le lieu de cette résidence dans le pays est inconnu, ces personnes peuvent être citées devant le tribunal du lieu de leur dernier domicile ou de leur dernière résidence dans le pays, à raison de toutes les obligations contractées pendant le séjour dans ce pays ou qui doivent y recevoir leur exécution.

§ 96. — L'action reconventionnelle peut être portée devant la juridiction saisie de la demande principale, quand les deux actions sont connexes, que l'on oppose une compensation, ou que l'action reconventionnelle est dirigée en vue d'établir

(1) Art. 33, C. P. C.
(2) Communication de MM. les Drs A. et G. Sieveking, avocats à Hambourg.

Digitized by Google

un rapport juridique ou un droit devenu en litige dans le cours du procès, et que la décision sur l'action principale dépend en tout ou en partie de son existence ou de sa non existence.

L'action reconventionnelle ne peut être accueillie quand la compétence du juge sur cette demande ou sur une action similaire en reconnaissance de droits ne saurait être établie, même du consentement des parties, c'est-à-dire si, au moment où cette action est introduite les débats oraux sur la demande principale sont déjà clos en première instance.

§ 99. — Contre les personnes qui n'ont pas de domicile dans le pays, l'action relative à des droits patrimoniaux peut être portée devant tout tribunal du pays où la présente loi est en vigueur, dans le ressort duquel ces personnes possèdent quelque bien, soit où se trouve la chose même objet de la demande.

Pour les créances le domicile du tiers débiteur est considéré comme le lieu où se trouve le bien en litige. Si le tiers débiteur n'est pas domicilié dans le pays, mais si la chose qui garantit la créance s'y trouve, l'endroit où elle est servira à déterminer la compétence. Les syndicats, masses patrimoniales, sociétés, unions et autres associations de personnes formées à l'étranger pourront en outre être citées devant le tribunal de ce pays dans le ressort duquel est établie pour ces syndicats et sociétés une succursale pour le pays ou un office chargé de traiter leurs affaires.

Pour les difficultés concernant les bâtiments de mer et la navigation maritime, le port d'inscription du navire dans le pavs est considéré comme le lieu où se trouve le bien en litige.

A, B. — Quand l'abordage a lieu dans les eaux autrichiennes entre navires autrichiens, le tribunal du domicile du défendeur est compétent (§§ 65, 66). La même règle est applicable en cas d'abordage en haute mer entre deux navires autrichiens.

C. — En cas d'abordage survenu dans les eaux territoriales autrichiennes entre un navire autrichien et un navire étranger, il y a lieu de distinguer. Si le propriétaire du navire étranger veut faire le procès contre le propriétaire du navire autrichien, il doit porter son action devant le tribunal du lieu où ce dernier a son domicile (§§ 65, 66). Si au contraire le propriétaire du navire autrichien veut former une demande

Digitized by Google

contre le propriétaire du navire étranger, il doit la porter devant le tribunal du lieu situé en Autriche où se trouve le navire étranger, soit où le propriétaire étranger possède tout autre bien (§ 99).

D. — En cas d'abordage entre deux navires étrangers de la même nationalité dans les eaux autrichiennes, chacun des propriétaires peut intenter l'action contre l'autre devant le tribunal du lieu dans lequel se trouve le navire du défendeur (§ 99). Le séquestre du navire défendeur n'est pas nécessaire pour constituer la compétence.

E. — Les mêmes principes sont applicables quand l'abordage a lieu dans les eaux territoriales autrichiennes entre deux navires de nationalité différente (§ 99).

F. — En cas d'abordage survenu en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un Etat étranger entre un navire autrichien et un navire étranger, le procès contre le navire autrichien peut être fait devant le tribunal du domicile de son propriétaire (§§ 65, 66). Le procès contre le navire étranger peut être porté devant le tribunal soit du lieu où se trouve le navire, soit de celui où le défendeur a un bien quelconque (§ 99). La saisie du navire n'est pas nécessaire pour établir la compétence.

Il est à remarquer que le lieu de l'abordage ne comporte pas à raison de ce fait une compétence attributive de juridiction si le navire cité ne s'y trouve plus. D'après les principes posés plus haut dans le § 67, on peut citer en Autriche au lieu de sa résidence la personne qui n'a un domicile réel ou un domicile légal ni en Autriche ni à l'étranger.

Le tribunal compétent sur la demande principale, l'est sur la demande reconventionnelle dans tous les cas prévus par le § 96 ci-dessus cité.

Les Autrichiens jouissent en outre à l'égard des étrangers de ce que l'on appelle *il foro di reciprocità*, c'est-à-dire qu'ils peuvent citer ces étrangers devant les tribunaux autrichiens dans tous les cas et dans les mêmes conditions où les tribunaux du pays auquel appartient l'étranger seraient compétents vis-à-vis d'un sujet autrichien (§ 101) (1).

Angleterre. — Les tribunaux anglais sont compétents même entre étrangers, si l'abordage a eu lieu dans les eaux

(1) Communication de M. le Dr Martinolich, avocat à Trieste.

Digitized by Google

territoriales anglaises. En cas d'abordage en haute mer, l'armateur anglais ne peut citer le propriétaire du navire étranger devant les tribunaux anglais. que si le navire est saisi en Angleterre (*Actio in rem*), ou si la citation (*Writ*) est remise au défendeur étranger sur le territoire anglaise (*Actio in personam*). (Anvers, 1er sept. 1888, *Autran*, IV, p. 455).

L'étranger peut être cité devant les tribunaux anglais, s'il possède un bureau (office of business) en Angleterre. (Bruxelles, 30 janvier 1889, *ibid.*, V, p. 90 ; Gand, 23 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 389).

Belgique. — D'après la loi du 25 mars 1876. art. 39 : Le juge du domicile du défendeur est seul compétent pour connaître de la cause, sauf les modifications et exceptions prévues par la loi. S'il y a plusieurs défendeurs, la cause sera portée, au choix du demandeur, devant le juge du domicile de l'un d'eux. Quand le domicile n'est pas connu, la résidence actuelle en tient lieu.

Art. 42 : En matière mobilière, l'action pourra être portée devant le juge du lieu dans lequel l'obligation est née ou dans lequel elle doit être ou a été exécutée.

Par application de ce principe les tribunaux belges sont compétents si l'abordage a eu lieu dans les eaux belges, Le tribunal d'Anvers a même décidé que le tribunal du port de relâche était compétent (1).

La jurisprudence belge ne semble pas reconnaître la compétence du *forum arresti*. C'est ce qu'a décidé la Cour de Bruxelles à propos d'un abordage dans les eaux néerlandaises entre un navire anglais et un navire italien, dont l'un avait été saisi conservatoirement dans le port d'Anvers (2).

Entre étrangers les tribunaux belges sont incompétents si l'abordage s'est produit en haute mer. (Bruxelles, 14 novembre 1871) (3).

Mais ils deviennent compétents si l'un des défendeurs au moins a en Belgique un domicile ou une résidence ou y a fait élection de domicile (4).

Pour compléter cet exposé des principes admis en Belgique

(1) 1er Sept. 1888, *Autran*, IV, p. 455.
(2) 19 juin 1894, *Clunet* 1895, p. 166, *adde*, Anvers, 11 mars 1897, *Autran*, XIII, p. 172.
(3) *Clunet*, 1874, p. 38.
(4) Anvers, 1er sept. 1888, *Autran*, IV, p. 455 ; Bruxelles, 14 décembre 1897, *ibid.* XIII, p. 701.

Digitized by Google

il est nécessaire de citer encore quelques articles de la loi précitée sur la compétence.

Art. 52. — Les étrangers pourront être cités devant les tribunaux du royaume, soit par un Belge, soit par un étranger, dans les cas suivants :

... 2° S'ils ont en Belgique un domicile ou une résidence ou s'ils y ont fait élection de domicile;

3° Si l'obligation qui sert de base à la demande est née, a été ou doit être exécutée en Belgique ;

6° Si la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge;

9° S'il s'agit d'une demande en garantie ou d'une demande reconventionnelle quand la demande originaire est pendante devant un tribunal belge;

10° Dans le cas où il y a plusieurs défendeurs, dont l'un a en Belgique son domicile ou sa résidence.

Art. 53. — Lorsque les différentes bases indiquées au présent chapitre sont insuffisantes pour déterminer la compétence des tribunaux belges à l'égard des étrangers, le demandeur pourra porter la cause devant le juge du lieu où il a lui-même son domicile ou sa résidence.

Art. 54. — Dans les cas non prévus à l'article 52 ci-dessus l'étranger pourra, si ce droit appartient au Belge dans le pays de cet étranger, décliner la juridiction des tribunaux belges, mais à défaut par lui de ce faire dans les premières conclusions, le juge retiendra l'affaire et y fera droit.

Cette réciprocité sera constatée soit par des traités conclus entre les deux pays, soit par la production des lois ou actes propres à en établir l'existence.

L'étranger défaillant sera présumé décliner la juridiction des tribunaux belges.

Danemark. — Le droit danois admet la compétence du domicile de l'armateur, du port d'attache du navire défendeur comme celle du tribunal du lieu où l'abordage s'est produit, s'il a eu lieu dans les eaux territoriales danoises.

Le droit danois ne renferme aucune disposition privilégiée en faveur de ses nationaux comparable à l'article 14 du Code civil français. Un étranger non résidant dans le Danemark ne peut être traduit devant les tribunaux de ce pays. Il en est autrement s'il possède des biens en Danemark. D'après les principes généraux du droit danois, applicables en matière

Digitized by Google

d'abordage, un créancier, ou se prétendant tel, peut saisir les biens d'un débiteur même étranger devant le tribunal du lieu où sont situés les objets saisis et le *forum arresti* ainsi constitué est compétent dans les limites ci-après indiquées. Le jugement qui intervient n'oblige pas le défendeur à payer, mais autorise le demandeur à faire vendre les objets saisis jusqu'à concurrence du montant de sa créance. Par application de ces règles, le navire abordé, en fournissant une caution pour répondre du dommage éventuel pouvant résulter de la saisie, peut saisir et faire vendre le navire abordeur trouvé dans les eaux territoriales danoises, ou se faire payer sur la caution fournie par le navire prétendu abordeur en vue d'être relâché. Cette procédure est applicable même entre navires étrangers ayant été en collision en haute mer (1).

Etats-Unis. — Aux Etats-Unis, d'après l'acte de judicature de 1789, les Cours fédérales de district ont compétence entre autres pour toutes affaires de droit privé relatives à l'Amirauté et au droit maritime. En conséquence on ne distingue pas si le tribunal pour être valablement saisi doit être celui du lieu où l'action est née, celui du domicile de l'une ou de l'autre des parties, celui du port d'attache du navire. Il faut et il suffit que la Cour de district jugeant en Amirauté ait juridiction *in personam* sur les personnes ou sur les biens appartenant au défendeur ou ait juridiction sur la *res* en cas d'action in *rem*, par la saisie qui en a été faite dans le ressort.

En dehors des Cours territoriales de district, les Cours de droit commun peuvent également être saisies par les demandeurs toutes les fois qu'elles peuvent l'être, d'après les règles du droit commun lui-même, mais leur compétence est limitée aux actions *in personam* (2).

Finlande. — En Finlande, d'après les articles 234 et 236 du Code, l'action est portée devant le tribunal de la ville où se trouve le navire ou devant le tribunal du domicile du défendeur; est considéré comme domicile du défendeur le

(1) Rapport de l'Association danoise à la Conférence de Hambourg. Communication de M. A. Hindenburg, avocat à Copenhague, président de l'Association danoise.

(2) Rapport de l'Association américaine à la Conférence de Hambourg.

Digitized by Google

lieu où le navire est inscrit. Si le navire n'a pas été inscrit, sera considéré comme domicile de l'armateur le lieu où réside l'armateur-gérant, ou s'il n'y en a pas, un autre propriétaire quelconque. Si un navire appartenant à des habitants de la campagne est inscrit dans une ville, les réclamations seront portées devant le tribunal soit de celle-ci, soit à la campagne au lieu du domicile du propriétaire.

D'après l'article 237 du même Code, les procès intentés au capitaine pour ses faits et procédés pourront être portés devant le tribunal de son domicile, et dans ce cas, l'armateur, si on l'exige, sera aussi tenu de répondre devant ce tribunal. Si c'est le tribunal du lieu du domicile de l'armateur qui est saisi de l'affaire, le capitaine est également tenu d'y répondre (1).

Hongrie. — Dans les pays de la couronne hongroise, le tribunal de Fiume est uniquement chargé de juger en première instance toutes les affaires maritimes

Par suite de l'absence de dispositions législatives, chaque cas litigieux motive de la part de ce tribunal l'examen de la question de compétence.

Ce tribunal se déclare compétent dans les cas suivants :

1° Si le défendeur est domicilié à Fiume ou dans un autre port du littoral Hongrois ;

2° Si les deux parties se sont mises d'accord pour accepter sa juridiction ;

3° Si le navire défendeur a été saisi dans un port du pays à titre de garantie des condamnations qui pourraient être prononcées ;

4° Si d'autres biens du défendeur sont saisis dans le pays.

La compétence ne dépend nullement du lieu où a eu lieu l'abordage.

Le projet de loi civile maritime rédigé par M. le Dr François de Nagg, député, ancien secrétaire d'Etat, renferme la disposition suivante : § 216 : Toute action née de faits d'abordage peut être portée soit près du tribunal du lieu le plus proche de celui où l'événement s'est produit, soit près de celui où le navire défendeur s'est rendu après l'abordage (2).

(1) Code maritime finlandais du 9 juin 1873, Helsingfors, imprimerie de l'Etat, 1877.

(2) Communication de M. Thomas de Biro, conseiller au ministère royal du commerce. Voir également son rapport à la Conférence de Paris 1900, *Bulletin du comité maritime international*, n° 9, p. 113.

Digitized by Google

Italie. — D'après l'article 873 du Code de commerce, les actions résultant de l'abordage de navires peuvent être portées, en dehors des règles de la compétence générale, devant le juge soit du lieu de l'événement ou de la première relâche, soit du lieu de destination, sauf la disposition de l'article 14 *a* du Code de la marine marchande.

Ce dernier texte est ainsi conçu : Les capitaines de port, dans l'arrondissement où est situé le chef-lieu d'un département, les officiers de port dans leurs arrondissements respectifs statuent sur les contestations dont la valeur ne dépasse pas 400 lires dans les cas suivants :

a) Pour dommages causés par la collision des navires, soit en s'ancrant, soit en s'amarrant, soit en exécutant toute autre manœuvre quelconque dans l'intérieur des ports, des darses et des canaux du district.

Les principes généraux en matière de compétence sont posés par l'article 91 du Code de procédure civile ainsi conçu : Les actions personnelles et réelles sur des bien meubles peuvent être portées devant le juge soit du lieu dans lequel l'obligation a pris naissance où doit avoir son exécution, soit du lieu où se trouve l'objet de la poursuite, pourvu que le défendeur soit cité en personne.

En matière commerciale les actions sus-mentionnées peuvent aussi être portées devant le juge du lieu où s'est passée la promesse et la livraison de la marchandise, où dans lequel l'obligation doit avoir son exécution, quoique le défendeur n'y soit pas assigné en personne.

Les règles de compétence spéciales aux étrangers sont renfermées dans les articles suivants du Code de procédure civile :

Art. 105. — L'étranger qui n'a pas sa résidence dans l'Etat peut être poursuivi quoiqu'il n'y soit pas :

1° S'il s'agit d'actions sur des biens meubles ou immeubles existants dans l'Etat;

2° S'il s'agit d'obligations ayant leur source dans des conventions ou des faits intervenus dans l'Etat ou qui doivent y recevoir leur exécution;

3° Dans tous les autres cas où le principe de la réciprocité pourrait être admis.

Art. 106. — En outre des cas indiqués dans l'article précédent, l'étranger peut être poursuivi dans l'Etat à raison des obligations qui y ont pris naissance :

Digitized by Google

1° S'il a sa résidence dans l'Etat, quoiqu'il n'y soit pas actuellement ;

2° S'il se trouve dans l'Etat, quoiqu'il n'y ait pas de résidence, pourvu qu'il soit cité en personne.

Art. 107. — Lorsque l'étranger n'a ni résidence, ni domicile, ni domicile élu dans l'Etat, et qu'il n'y existe aucun endroit pour l'exécution de la convention, les actions personnelles et réelles sur les biens meubles doivent être portées devant le juge du lieu où le demandeur a son domicile ou sa résidence.

Nous pouvons relever à la suite de ces principes quelques décisions de jurisprudence qui en ont fait l'application.

Les actions résultant de l'abordage de navires survenu en pleine mer peuvent être portées devant le juge du lieu dans lequel a été effectué le débarquement, soit que le navire ait sa destination en ce lieu, soit que, par suite de la collision, il ait été obligé d'y achever son voyage (Cour Gênes, 6 octobre 1880, 11 fév. 1886, *Autran*, II, p. 217).

Le tribunal compétent pour connaître de l'action en indemnité du chef d'abordage est celui de la première relâche du navire ou de l'équipage, quelle que soit la nationalité des navires ou celle de leurs capitaines (Cour de cassation Florence, 22 avril 1882, *Clunet*, 1885, p. 416).

Les règles de compétence établies par l'article 873 Code de commerce pour les actions dérivant de l'abordage sont simplement facultatives et ne sont point exclusives de la compétence du juge du lieu du domicile du défendeur. (Tribunal Gênes, 11 février 1886 ; 15 février 1893, *Autran*, VIII, p. 614 ; Cour d'appel de Naples, 30 janvier 1899).

La règle de l'article 873 Code de commerce est de droit privé intérieur. Elle se rapporte uniquement à l'abordage des navires survenu dans les eaux territoriales italiennes. Elle s'applique aux questions qui ont pris naissance à la suite d'un abordage survenu même à l'étranger, mais entre deux navires de nationalité italienne (Cour Casale, 10 avril 1891).

En vertu de la réciprocité dont il est question dans l'article 105 Code pr. civ. le citoyen italien peut citer devant le tribunal de sa résidence le citoyen français pour l'exécution d'une obligation par lui assumée non seulement par convention, mais aussi par suite d'un délit ou quasi-délit et le président de ce tribunal est compétent pour accorder, le cas

Digitized by Google

échéant, une saisie conservatoire (Trib. Gênes, 15 fév. 1893, *Autran*, VIII, p. 614).

Les tribunaux italiens sont compétents pour connaître des actions du chef d'abordage, même quand ce dernier a eu lieu à l'étranger, si l'action est intentée contre une société étrangère ayant un représentant dans l'Etat (Cassation Naples, 25 mai 1895, *Autran*, XI, p. 241).

Quand l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales italiennes, les tribunaux italiens sont compétents même quand les deux navires sont étrangers et de nationalité différente (Messine, 29 avril 1895, *Autran*, XI, p. 488; Sarzane, 18 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 560).

Un navire en haute mer doit être considéré comme une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient. Lors donc qu'un abordage s'est produit en haute mer entre un navire italien et un navire étranger, l'obligation à réparer le dommage causé par sa faute qui incombe à ce dernier navire a pour cause un fait qui s'est produit sur le territoire italien ; les tribunaux italiens sont donc compétents pour connaître des actions en exécution de cette obligation (Cour d'appel Gênes, 24 mars 1902, *Autran*, XVII, p. 645).

Norwège. — Aux termes de l'article 315 de la loi du 20 juillet 1893, les actions intentées contre l'armateur, peuvent au choix du demandeur, être portées devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port d'attache du navire. Il en est de même des actions intentées contre le capitaine ou l'équipage à l'occasion des obligations contractées dans le service.

S'il s'agit du recouvrement d'une créance à laquelle est affecté le navire ou la cargaison, la poursuite peut être intentée, en cas de saisie du navire ou de la cargaison dans la localité du royaume où la saisie a été faite.

D'après les articles 8 et 268, § 4 de la même loi les créances d'indemnité pour les dommages causés par la faute ou la négligence dans le service de quelqu'un du bord étant à la charge du propriétaire du navire et privilégiées sur ce dernier, il en résulte que le *forum arresti* est compétent même entre navires de nationalité différente, même si l'abordage a eu lieu en haute mer (1).

(1) Communication de M. Platou, professeur à l'Université de Christiania, président de l'*Association norwégienne du Droit maritime*.

Digitized by Google

Pays-Bas. — Quand l'abordage a eu lieu entre navires hollandais soit dans les eaux territoriales néerlandaises soit en haute mer, *actor sequitur forum rei.*

Quand l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales hollandaises entre un néerlandais et un étranger, le demandeur néerlandais a le droit de citer soit devant son propre tribunal, soit devant le tribunal dans la juridiction duquel l'abordage a eu lieu. Le premier tribunal est compétent en vertu de l'article 127 du Code de procédure civile néerlandais, aux termes duquel les nationaux ont le droit de citer les étrangers devant le tribunal de leur propre domicile pour l'exécution d'une obligation contractée par l'étranger vis-à-vis d'eux. C'est la reproduction de l'article 14 du Code civil français, puisque le texte ci-dessus visé ne distingue pas entre l'obligation contractée en hollande ou à l'étranger (1).

Le second tribunal est compétent comme *forum delicti.*

Cette compétence *ratione delicti* rend les tribunaux néerlandais compétents en matière d'abordage survenu dans les eaux territoriales hollandaises même entre navires étrangers de même nationalité ou de nationalité différente.

Revenant sur sa jurisprudence antérieure la Cour de la Haye a décidé récemment qu'un tribunal néerlandais pouvait être compétent comme *forum arresti* même entre étrangers, et à raison d'un abordage survenu à l'étranger (2) (3).

Portugal. — L'action pour pertes et dommages résultant d'un abordage peut être portée tant devant le tribunal du lieu où il s'est produit que devant celui du domicile du propriétaire du navire abordeur, du port d'attache de ce navire ou de l'endroit où il a été rencontré (art. 675 du Code de 1888) (4).

Suède. — Les dispositions relatives à la compétence en matière de dommage sont renfermées dans l'article 323 du Code maritime suédois, ainsi conçu : Le tribunal de pre-

(1) La Haute-Cour des Pays-Bas a même décidé que l'étranger établi en Hollande avait le droit de bénéficier des dispositions de l'art. 127. P. C. (21 janvier 1901, *Autran*, XVIII, p. 405).

(2) Voir arrêt du 20 janvier 1902, *Autran*, XVIII, p. 412.

(3) Communication de M. Rahusen, avocat, sénateur, président de l'*Association néerlandaise du Droit maritime.*

(4) Voir sur la compétence du port de relâche et du lieu de l'abordage l'arrêt du Tribunal suprême du 21 juin 1880, *Clunet*, 1881, p. 179.

Digitized by Google

mière instance de la ville du domicile du défendeur ou du lieu où sera présent le navire sera compétent à moins de dispositions contraires de la loi sur les litiges se rapportant aux matières du présent code. S'il n'existe pas de tribunal dans la ville du défendeur ou dans le port du navire, c'est le tribunal urbain le plus rapproché qui sera compétent.

Le lieu d'origine ou le port d'attache est réputé domicile des armateurs, lorsqu'il existe plusieurs armateurs ou propriétaires.

On peut assigner le capitaine avec l'armateur devant le tribunal compétent pour l'un d'eux, si l'action a sa source dans un acte du capitaine (art. 325).

Ces règles sont applicables entre Suédois et étrangers et même entre étrangers, même à raison d'abordage survenu en haute mer. Il faut remarquer en effet que si, en fait et par précaution, on saisit généralement le navire prétendu abordeur dans le port suédois où on le rencontre, il n'est pas nécessaire de constituer un *forum arresti* pour rendre la juridiction suédoise compétente. Il suffit que le navire incriminé soit trouvé dans un port suédois.

S'il s'agit d'une poursuite répressive en matière d'abordage, c'est-à-dire si l'on prétend que la collision a été produite à dessein ou par suite d'une faute si grave qu'elle puisse être incriminée, le tribunal de première instance du lieu où l'infraction a été commise sera compétent, ou à défaut de tribunal en ce lieu, le tribunal le plus proche.

Si l'infraction a été commise en cours de voyage, la compétence appartiendra au tribunal du port de débarquement ou à défaut au tribunal le plus proche. Ces règles sont applicables également aux étrangers, mais l'étranger coupable pourra être puni seulement pour les infractions commises par lui dans le Royaume, ou sur un navire suédois, ou enfin contre des suédois, s'il en est ainsi décidé par une ordonnance royale (1).

Cet exposé un peu long était nécessaire pour permettre d'apprécier la multiplicité de juridictions appelées suivant les législations à être saisies compétemment :

Tribunal du domicile du défendeur,

Tribunal du port d'attache,

(1) Communication de M. de Gunther, président de l'*Association suédoise du Droit maritime*.

Digitized by Google

Tribunal du lieu de l'abordage,

Tribunal du lieu de la première relâche,

Tribunal du lieu où se trouve le navire,

Tribunal du port où il est saisi, qui, à vrai dire, est illimitée,

Sans parler de la juridiction du propre tribunal du demandeur réservée à titre de privilège par certaines législations.

Remarquons enfin que ces règles de compétence si différentes ne conduisent pas seulement à des conflits de procédure insolubles puisqu'il n'y a pas de Cour suprême internationale chargée de régler en dernier ressort la juridiction uniquement compétente, le fonds du droit variera suivant qu'un tribunal de telle ou telle nationalité sera saisi (1).

En matière de prescriptions et de fin de non-recevoir nous avons donné dans notre *Code de l'abordage* un tableau auquel nous ne pouvons que renvoyer nos lecteurs pour leur permettre d'apprécier la confusion et la diversité des règles auxquelles est subordonnée la recevabilité de l'action (2).

En matière d'abordage douteux, d'abordage dû à une faute commune, les principes varient également de pays à pays.

Enfin quand il s'agit d'apprécier suivant quelle loi sera réglée la responsabilité du propriétaire de navire l'étendue de cette responsabilité variera suivant que les tribunaux appliqueront la *lex fori* ou la loi du pavillon.

Un armateur allemand ou français sera amené à répondre des £ 15 ou £ 8, suivant le cas, s'il est traduit devant la juridiction britannique, alors que d'après sa législation nationale il ne répond des faits du capitaine que jusqu'à concurrence du navire et du fret.

Par contre, si un abordage a lieu dans les eaux territoriales d'un pays admettant l'abandon du navire et du fret, un armateur, anglais pourra bénéficier de cette faveur qui lui est déniée par la législation de son propre pays (3).

(1) La plupart des tribunaux refusent de se dessaisir pour le seul motif qu'un tribunal étranger est déjà saisi : Paris, 19 décembre 1889, *Clunet*, 1891, p. 482; Anvers, 12 fév. 1890, *Autran*, V. p. 692; Cass. Turin, *ibid.*, VI, p. 487. En d'autres termes l'exception de litispendance n'est pas admise quand il s'agit d'un litige pendant devant une juridiction étrangère, ou bien quand il s'agit de l'appréciation du même fait.

(2) Code international de l'abordage, 2e édit. p. 232.

(3) Voir à cet égard la critique de la jurisprudence française, ce Rec. XVIII, p. 626 et suiv.

Digitized by Google

Mais cette même législation reprendra son empire si l'abordage a eu lieu en haute mer, circonstance qu'il est en fait quelquefois fort difficile de préciser.

Après avoir signalé les inconvénients de la situation actuelle, en avoir montré les dangers, ce serait faire une besogne incomplète que de ne pas chercher le remède

La compétence du lieu de l'abordage, celle du premier port de relâche, celle du lieu où se trouve le navire. celle du lieu où il peut être saisi, sont purement fortuites et peuvent amener les tribunaux les plus divers et en nombre infini à connaître de litiges dépassant les limites de leur savoir. Parce qu'un abordage se sera produit dans les eaux territoriales d'un petit port, parce qu'un navire désemparé s'y sera réfugié après le sinistre, parce qu'il y aura été saisi, s'ensuivra-t-il que les magistrats de cette juridiction seront aptes *à priori* pour statuer sur les intérêts considérables qui peuvent être en litige. En France doit-on considérer comme conforme aux principes d'une bonne administration de la justice que des litiges de cette importance sont soumis à des magistrats consulaires de petits ports, qui peuvent être des pharmaciens, des horlogers, des marchands de vin en gros ou en détail, c'est-à-dire incapables par leur profession ou leurs connaissances antérieures d'apprécier les manœuvres faites, de comprendre même les expressions techniques employées dans le débat. Dans les grands ports où sont immatriculés les navires, les inconvénients sont moindres, car il existe un air ambiant qui permet de mieux se rendre compte des difficultés de cette nature. Mais, sans vouloir mettre en doute la bonne foi, le désir de bien faire des magistrats de nos tribunaux, nous croyons, avec les Anglais, qu'il leur manque très souvent ce facteur essentiel de toute décision raisonnée : l'expérience.

Ce que nous venons de dire des tribunaux de commerce s'applique également aux tribunaux civils. Notre collègue et ami M. le duc Mirelli s'élevait contre nos critiques lors de la conférence de Hambourg. Il rappelait que l'Italie avait supprimé la juridiction consulaire et que les litiges en matière d'abordage étaient soumis à la juridiction de droit commun. Dieu me garde de jeter le moindre doute sur le mérite des magistrats italiens. Qu'il me soit pourtant permis de dire que j'ai vu un tribunal, et non l'un des moindres, puisque c'était celui de Gênes, soutenir que le propriétaire de navires n'avait pas le droit d'en faire l'abandon à raison des faits du

Digitized by Google

capitaine. Il est vrai de dire que cette décision plutôt surprenante a été réformée par la Cour d'appel. Mais, nous ne saurions trop le répéter, sans croire manquer pour cela au respect dû à la magistrature de tous les pays, pour bien juger des procès d'abordage, il faut être un peu marin, avoir fait des études spéciales, et la compétence du juge n'est pas le résultat d'un procès isolé. Les Anglais, avec leur sens pratique l'ont encore admirablement compris en choisissant les juges de la division de l'Amirauté parmi les anciens avocats, versés depuis de longues années dans les affaires maritimes. En leur donnant des émoluments élevés, en leur garantissant une retraite de £ 3.000 après quinze années de services, le *Bench* attire à lui les sommités du barreau.

En faisant assister ces praticiens déjà rompus aux affaires maritimes par deux spécialistes pris parmi les *Trinity Brethren*, l'on arrive ainsi à donner aux justiciables le maximum des garanties auxquelles ils ont droit au point de vue de l'impartialité, de l'indépendance et du savoir.

A raison de l'urgence que présentent les affaires maritimes, il serait expédient de laisser au plus grand nombre de tribunaux de tous les pays le droit d'ordonner *en référé*, sous réserve du droit des parties au fond, toutes les mesures d'instruction ou de sauvegarde, telles qu'expertises, enquêtes, saisies, discussions sur caution; quant au fond, il y aurait lieu de constituer un tribunal d'Amirauté unique dans chaque pays, chargé d'apprécier entre nationaux les affaires d'abordage ainsi que les responsabilités encourues. Ce serait le retour à ces tribunaux maritimes que l'Angleterre, la Norvège ont conservés. Les frais qu'entraînerait la création de semblables juridictions seraient peu de chose en comparaison des intérêts qu'il s'agit de sauvegarder et quelques postes inutiles ou superflus supprimés permettraient d'effectuer cette réforme urgente dans tous les pays continentaux sans compromettre l'équilibre d'aucun budget (1).

Reste la question plus compliquée des abordages entre navires de nationalité différente. Dans cet ordre d'idées, nous allons émettre des vues qui sembleront hardies, peut-être révolutionnaires, à coup sûr peu en harmonie avec les principes admis à l'heure actuelle puisque nous concluons à la

(1) Voir dans le même sens un article de M. Hennebicq, ce Rec., XVII, p. 817.

Digitized by Google

création d'un tribunal international. Cette idée n'est pas nouvelle, elle paraît peut-être encore prématurée, d'une réalisation difficile. C'est un défaut qu'elle partage avec toute idée de progrès. Que d'améliorations ont été effectuées dans le cours de ce dernier siècle qui semblaient irréalisables à nos devanciers. Les chimères d'aujourd'hui seront peut-être les vérités de demain, et seuls les poursuiveurs obstinés de ce que l'on croyait être un mirage ont fait marcher l'humanité, parvenue dans la voie des réformes, à la poursuite d'un meilleur idéal de justice, comme l'a dit Lamartine.

Le monde, en s'éclairant, s'élève à l'unité ; un des plus illustres prélats de l'Eglise de France, le cardinal Landriot, bénissant un navire qui venait d'être lancé, disait en lui souhaitant bon voyage sur les terres lointaines : « Nous sommes arrivés à l'âge de l'universel. »

Un des plus énergiques officiers généraux de la marine française, qui est en même temps un penseur profond et un écrivain de premier ordre, l'amiral Réveillère,a dit de son côté « que le monde est arrivé à l'âge océanique ».

Enfin, un grand homme de bien que le suffrage des savants de tous les pays a consacré comme l'apôtre de la paix, M. Frédéric Passy, n'a-t-il pas écrit : « Joies, connaissances, « intérêts, tout depuis un siècle, depuis un demi-siècle sur- « tout, et de plus en plus, à mesure que les années se succè- « dent, tout tend à rapprocher les hommes et à faire dispa- « raître, en dépit des obstacles que leurs préjugés ou leurs « passions s'acharnent à maintenir ou à relever, les barrières « qui les séparaient et les antagonismes qui les mettaient aux « prises. Les unes destinées, selon le poète latin, à tenir à « distance, les habitants de leurs côtés opposés, deviennent, « suivant la parole prophétique de saint Jean Chrysostôme, « un chemin plus facile qui leur permet de se rapprocher. « Les phares, les bouées, les sémaphores, les appareils de « sauvetage établis dans l'intérêt particulier d'une région « sont forcément, qu'on l'ait voulu ou non, d'intérêt général. « Et parfois, comme c'est le cas pour le cap Spartel, sur la « côte du Maroc, la reconnaissance de cet intérêt général « s'affirme par une collaboration formelle. C'est aux frais de « nations européennes qu'un phare a été établi et est entre- « tenu sur ce cap. »

Tout devient international aujourd'hui, émission d'em-

Digitized by Google

prunts, construction de travaux publics, les progrès qui se réalisent chez un peuple profitent sans tarder aux autres.

Les facilités de communication font que les peuples vont les uns chez les autres, apprennent ainsi à se connaître, à s'apprécier. Les conférences de notre Comité maritime international n'ont-elles pas créé entre les membres des diverses nationalités, que groupe l'amour désintéressé de la science, des liens d'estime, de sympathie, d'amitié réciproque, qui facilitent le travail de chacun et préparent, à n'en pas douter, le progrès de l'avenir.

Il n'est donc plus chimérique de considérer comme d'une réalisation sinon prochaine du moins possible des projets contre lesquels des obstacles insurmontables semblaient se dresser il y a encore quelques années. L'essentiel est que les bonnes volontés qui cherchent le progrès aient devant elles un but bien visible sur lequel elles puissent se diriger sans hésitation.

Notre seule ambition est de mettre le but en pleine lumière.

En première ligne, quelle est la loi qui doit déterminer (1) la responsabilité civile des propriétaires de navires en matière d'abordage ? Nous proposons de supprimer toutes les distinctions créées par les lois ou les jurisprudences entre l'abordage dans les eaux territoriales d'un pays ou l'abordage en haute mer. Ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire déjà (2), il ne faut pas confondre la responsabilité *personnelle* du capitaine, qui doit être appréciée par la *lex loci delicti* pour déterminer les faits constitutifs de la simple faute ou du délit, avec la responsabilité *civile* du propriétaire de navire qui dérive de la préposition. Cette dernière responsabilité ne doit être appréciée que par la loi du pays où la préposition a eu lieu, par la *lex loci contractus*.

M. Lyon Caen a soutenu dans la *Revue critique* (3) que cette dernière loi était la seule juridiquement applicable. Nous ne pouvons que nous rallier sans réserve à cette manière de voir.

Faut-il également se préoccuper de la loi du tribunal saisi, de la *lex fori*. Sur ce point, la Conférence de Hambourg

(1) Voir sur cette matière : *Code international de l'abordage maritime*, 2e édit., p. 523.
(2) Avant-projet de loi uniforme en matière d'abordage, *Autran*, XIII, p. 735.
(3) 1896, p. 481.

Digitized by Google

nous a paru adopter une solution erronée en décidant, lors de la discussion de l'article 2 du projet de traité, que la responsabilité du propriétaire de navire sera appréciée d'après les principes appliqués par le tribunal saisi (1).

C'est la loi du pavillon qui, d'après nous, doit être appliquée toujours et partout pour apprécier la limite de la responsabilité civile des propriétaires de navires. Sans doute il est plus commode pour le juge d'appliquer sa propre loi qu'il connaît mieux qu'une loi étrangère, mais dans bien des cas, notamment pour apprécier la validité et les effets d'un contrat conclu à l'étranger, les tribunaux n'ont-ils pas à se préoccuper de la loi d'un autre pays.

L'application de la loi du tribunal saisi pour déterminer l'étendue de la responsabilité d'un propriétaire de navire à raison des fautes du capitaine présente des inconvénients graves que M. Lyon-Caen a merveilleusement mis en lumière (2) : « Avec ce système, dit-il, le propriétaire d'un « navire ne peut pas savoir d'avance quelle sera l'étendue de « la responsabilité qu'il pourra encourir. Il sera tenu d'une « responsabilité plus ou moins étendue suivant le pays dans « lequel il sera actionné. Or, ce pays ne peut être connu par « avance au moment où le navire est armé et où le capitaine « est choisi. En cas d'abordage, les inconvénients de cette « solution sont particulièrement graves, les personnes lésées, « ayant souvent le choix entre les tribunaux de plusieurs « pays, préféreraient le tribunal d'un pays à celui d'un autre « à raison de ce que, d'après la loi du premier, l'étendue de « la responsabilité des propriétaires de navires est plus « grande. »

Qui aurait droit de se plaindre à raison de l'application de cette loi du pavillon ? A coup sûr, ce ne seraient pas les armateurs qui seraient sûrs ainsi d'être toujours soumis à leur loi nationale ni les assureurs sur corps qui ne peuvent jamais être tenus au delà de leurs engagements. Quant aux chargeurs et à leurs assureurs, par la nationalité des navires déclarés en faute, ils seraient à même d'apprécier de suite l'étendue éventuelle des responsabilités.

Nos amis Anglais comprendraient peut-être à ce moment qu'en persévérant dans le maintien de leur législation ac-

(1) Voir *Autran*, XVIII, pp. 246, 268.
(2) Voir *Autran*, XVIII, p. 627.

Digitized by Google

tuelle ils n'arriveraient qu'à placer leurs armateurs dans des conditions d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents étrangers. C'est ce que nous leur indiquions déjà dans un de nos opuscules précédents (1). et nous ne pouvons que nous étonner de voir des esprits pratiques comme ceux d'outre-Manche ne pas se rendre plus vite compte à quel point le système continental, qui limite à la valeur du navire et du fret la responsabilité des propriétaires de navires, est plus avantageux à l'armement que le système britannique des £ 8 et des £ 15.

Quoi qu'il en arrive du reste dans cet ordre d'idées, que les Anglais persistent dans leur législation ou non pour se rallier au système continental, il est hors de doute que le système de la loi du pavillon substituée à la *lex fori* présente sur cette dernière des avantages indiscutables de sécurité, de fixité et de justice et que son adoption, recommandée par bien des esprits éclairés, constituerait un des progrès que le Comité maritime international doit avoir à cœur de réaliser. Si les Anglais se ralliaient à cette proposition, tant mieux, mais leur abstention ne devrait pas être pour les nations continentales un motif de ne pas réaliser cette réforme.

La loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires une fois précisée, il s'agit maintenant de rechercher la procédure à l'aide de laquelle le propriétaire de navires peut arriver à limiter d'une façon complète et définitive l'étendue de sa responsabilité légale d'après sa loi nationale, en cas d'abordage fautif, c'est à dire jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret, s'il s'agit du système continental et américain, soit jusqu'à concurrence des £ 8 ou £ 15, suivant le cas, s'il s'agit du système britannique.

Retenons, en effet, que si le navire est seulement avarié, il y a intérêt à ne pas le laisser immobilisé. Il est expédient de le faire réparer au plus tôt pour l'utiliser. Mais, d'autre part, le montant des réparations peut profiter aux créanciers dans le cas où le propriétaire trouvé responsable sera tenu de faire l'abandon. Le propriétaire du navire est donc placé dans une alternative où il est difficile de prendre un parti tant que la question de responsabilité n'est pas résolue, et la solution est le plus souvent lente à venir, surtout d'une façon définitive (2).

(1) *Collisions at sea, Liability where both ships are to blame*, p. 11, Paris, Chevalier-Marescq et Cie, 20, rue Soufflot, 1899.

(2) Il ne faut pas perdre de vue que le fait de faire voyager le navire

Digitized by Google

Il conviendrait donc de faire déterminer sitôt après l'abordage, au moyen d'une action analogue à l'action en limitation de responsabilité dans le droit anglo-saxon, la valeur du navire en son état d'avarie, le montant du fret à comprendre dans l'abandon, ou bien en Angleterre le montant de responsabilité légale du propriétaire de navire. Dans ce but, le propriétaire de navire devrait avoir la faculté de s'adresser par voie de requête au tribunal compétent de son propre domicile à l'effet : 1° de nommer un arbitre chargé d'évaluer le fret, ou le montant de la responsabilité légale ; 2° de commettre rogatoirement le président du Tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire, si la collision a eu lieu dans les eaux nationales, le consul s'il en existe un dans le port de refuge où est le navire, à défaut, le magistrat de ce port de refuge. Ces diverses autorités recevraient, à défaut les unes des autres, le mandat de nommer des experts chargés d'apprécier le navire en son état d'avarie.

Cette valeur du navire une fois précisée ainsi que le montant du fret, le propriétaire consignerait la somme représentant ces deux chiffres, dans telle caisse publique qui serait déterminée dans chaque pays, sous la réserve de tous ses droits et sans que cette consignation impliquât la moindre reconnaissance de responsabilité.

Cette consignation prendrait la place du navire et du fret pour être affectée éventuellement à la garantie de *tous les créanciers* pouvant prétendre des droits à raison de la collision dans le cas où le propriétaire viendrait à en être déclaré responsable. Cette consignation serait répartie entre les ayants droit s'étant fait connaître au propriétaire par les soins d'un liquidateur nommé à cet effet par le tribunal du domicile de l'armateur, une fois la question de responsabilité définitivement tranchée par la juridiction compétente. Cette répartition une fois effectuée, le propriétaire serait quitte de toute responsabilité vis-à-vis de qui que ce soit, et son navire pourrait circuler sur toutes les mers, mouiller dans tous les

prétendu en faute après l'introduction de l'instance a été quelquefois jugé constituer une renonciation à la faculté d'abandon entraînant par suite la responsabilité *indéfinie*. Voir sur cette question : Caen, 15 fév. 1888, *Autran*, V. p. 189 et la note. De Courcy, *Questions de Droit maritime*, II, p. 175. La Cour de cassation semble être, il est vrai, revenue sur sa jurisprudence. Voyez Cassation, 14 janvier 1901, *Autran*, XVI, p. 457.

Digitized by Google

ports, sans courir le risque d'être saisi, en étant ainsi à l'abri de toute nouvelle poursuite.

Cette procédure simple, logique et pratique consisterait à substituer de l'argent à un navire pour permettre à ce dernier de naviguer, et d'autre part, la distribution éventuelle de la somme consignée libérerait d'une façon définitive le propriétaire qui serait ainsi à l'abri des poursuites successives devant diverses juridictions, et des véritables iniquités signalées plus haut.

Reste enfin à déterminer le juge chargé de trancher les difficultés résultant d'abordage entre navires de nationalités différentes. Cette question si compliquée au premier abord nous paraît devoir se simplifier à raison même des diverses solutions que nous avons indiquées plus haut.

Pour arriver à une appréciation prompte, économique de la responsabilité encourue quand un abordage entre deux navires de nationalités différentes a eu lieu, il faut partir de cette idée que le jugement du fond doit émaner d'une juridiction dont la décision aura force exécutoire dans tous les pays. La juridiction du lieu de l'abordage, si cet événement est intervenu dans la limite des eaux territoriales d'un pays, ne peut pas présenter ce caractère. Il faut donc décider que lorsque deux pavillons différents sont intéressés dans une collision, c'est un tribunal international qui doit statuer, de même qu'en cas d'abordage en haute mer.

Cette solution ne présente, du reste, aucun inconvénient si l'on veut bien se souvenir que dans notre système tous les tribunaux sans exception de tous les ports où l'un des navires entrés en collision peut se trouver, sont compétents pour ordonner des mesures provisoires et conservatoires.

On pourra donc devant le tribunal du lieu de l'abordage, devant le tribunal du port de relâche ou tout autre, procéder à toute expertise, à toute saisie, mais le jugement du fond sera dévolu au tribunal international. Une fois sa décision intervenue; elle sera exécutée soit sur le navire saisi, soit sur la caution qui en aura pris la place à l'égard du créancier saisissant, soit sur la somme consignée en vertu de la demande en limitation de responsabilité.

Nous ferons remarquer à cet égard que, d'après les règles ordinaires du droit, la caution profitant exclusivement au créancier à qui elle a été fournie, le propriétaire du navire après un abordage aura tout intérêt à procéder par voie d'ac-

Digitized by Google

tion en limitation de responsabilité plutôt qu'à s'exposer à fournir une série de cautions à la série de créanciers qui pourrait se produire.

Où siègerait ce tribunal international ? A raison de sa situation géographique entre l'Angleterre, l'Allemagne, la France, la Hollande, à raison de son caractère neutre, à raison de l'initiative prise par le gouvernement belge pour l'unification du droit maritime, la Belgique nous semblerait tout indiquée. La Suisse n'a-t-elle pas été également choisie comme siège de bureaux internationaux en matière de transports terrestres internationaux et de propriété industrielle.

Comment serait composé ce tribunal ? On pourrait suivre des principes analogues à ceux adoptés pour le fonctionnement du tribunal arbitral de La Haye, et chaque pays aurait naturellement à cœur de se faire représenter par des personnalités présentant les garanties requises à tous les points de vue.

Mais en attendant le jour, peut-être éloigné, où les gouvernements des diverses nations civilisées songeront à s'occuper de ces questions et à réaliser le progrès dont nous avons essayé de tracer les grandes lignes, les intéressés, armateurs, changeurs, passagers, assureurs sur corps ou sur facultés auraient un moyen bien simple d'avancer l'heure de la réforme. De même que les Règles d'York et d'Anvers, dues à l'initiative de l'International Law Association sont devenues la loi la plus appliquée pour le règlement des avaries communes, de même il y aurait lieu de se rapporter aux principes posés par le Comité maritime international en matière d'abordage. Il y aurait lieu de les compléter par des règles en matière de compétence, de manière à en faire un *corpus juris* se suffisant à lui-même, la loi conventionnelle à défaut de la loi positive internationale serait créée.

Que faudrait-il ensuite pour la faire appliquer ? Insérer dans les chartes-parties, connaissements, rôles d'équipage, billets de passages, polices d'assurances sur corps ou sur facultés, qu'en cas d'abordage les responsabilités seraient appréciées d'après les *Règles du Comité maritime international.*

L'entente du Chamber of Shipping anglais, du Deutscher Rheder Schützverein, du Comité central des amateurs français, des divers Comités d'assurances ne serait pas impossible à réaliser, et une fois ces divers groupes d'accord les autres suivraient sans difficulté.

Digitized by Google

Qui appliquerait cette loi ? Une juridiction conventionnelle comme la loi elle-même, c'est-à-dire des arbitres que les armateurs auraient autorisation de faire désigner par des autorités indépendantes et compétentes. Cette autorisation leur serait donnée par les documents indiqués plus haut, chartes parties, connaissements, etc.

Ne voyons-nous pas à chaque instant des services d'assistance être arbitrés par le Comité du Lloyd, même en l'absence de tout contrat, en dehors de toute convention faite sur les *Lloyd's form*.

Puisque cette procédure simple et rapide est appliquée en matière d'assistance, qu'elle est légalement possible en matière d'abordage, pourquoi n'y aurait-on pas recours ?

Nous avons déjé signalé dans la *Revue internationale du Droit maritime* les tentatives intéressantes qui ont eu lieu dans cet ordre d'idées à Hambourg (1). Il y aurait lieu de les reprendre en les élargissant, et c'est là un but élevé à atteindre digne des efforts réunis de l'*International Law Association* et du Comité maritime international.

La difficulté de l'entreprise ne doit pas faire reculer les hommes d'initiative qui sont à la tête de ces associations, car, comme l'a dit M. Andrew Carneggie : « To try to make the world in some way better than you found it, is to have a noble motive in life ».

F.-C. Autran,

Docteur en droit, Avocat au barreau de Marseille, Secrétaire général de l'Association française du Droit maritime.

(1) Voir *Autran*, XIV, p. 586.

Digitized by Google

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

FRANCE

Décret relatif aux moyens de sauvetage dont doivent être pourvus les navires affectés au transport des passagers

Rapport au Président de la République française

Paris, le 23 juin 1903.

Monsieur le Président,

Le pays tout entier éprouva une douloureuse surprise, quand, à la suite d'une catastrophe récente, il apprit à la fois que des navires chargés du transport des passagers manquaient des précautions nécessaires à la préservation de la vie humaine, même quand les plus cruels accidents se produisaient presque au contact de nos rivages ; que le Gouvernement n'avait pas encore le droit de leur imposer ces précautions ; que, cependant, le législateur avait, depuis plus de dix ans, fait le nécessaire pour les lui donner; mais, que des retards dans la rédaction du règlement exigé par la loi de 1891 laissaient, après un si long espace de temps, l'État encore désarmé en présence d'un de ses devoirs les plus incontestables et les plus incontestés.

En effet, la loi de 1891 frappait d'une amende de 50 à 1.500 francs tout capitaine qui prendrait la mer sans être pourvu des moyens de sauvetages fixés par un règlement d'administration publique, qu'elle enjoignait d'établir. Ce règlement n'était pas encore édicté quand vous m'avez fait l'honneur de me confier la direction du département de la Marine ; et rien ne m'avait permis de soupçonner une lacune à la fois si ancienne et en apparence si extraordinaire.

Le projet avait pourtant été élaboré depuis longtemps ; depuis longtemps examiné par le Conseil d'État, et finalement soumis près des intéressés, à une enquête minutieuse. C'est le projet, tel qu'il est sorti des délibérations du Conseil d'État, que je vous propose de sanctionner par décret, sauf de très peu nombreuses et très légères modifications, dont aucune ne touche au fond des choses, et qui sont surtout destinées à remettre le texte en harmonie avec l'état de choses

Digitized by Google

actuel. Ces modifications s'imposaient, en présence d'un texte dont l'élaboration remontait déjà à un certain temps, et le Gouvernement aurait été inexcusable, si, pour en faire l'objet de nouvelles études, que leur caractère rend inutiles, il avait exposé à de nouveaux retards, un règlement que toute la France s'étonne de ne pas voir encore parmi les textes qui arment le Gouvernement au profit de l'intérêt général.

Assurément, ce règlement ne suffit pas à combler les lacunes de la législation actuelle, et sous le coup de l'émotion causée dans le pays par un malheur récent, j'ai eu l'occasion de rappeler que déjà j'avais mis à l'étude des mesures complémentaires. Mais l'établissement de ces dernières mesures dépasserait mes pouvoirs ; il appartient au parlement seul de les sanctionner : elles lui seront soumises sans délai. Ce qu'il faut faire avant tout, c'est de donner à la loi de 1891 son complément nécessaire.

Si vous approuvez ces propositions, je vous prie de revêtir de votre signature le présent décret.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Marine,
CAMILLE PELLETAN.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre de la Marine,

Vu l'article 7 de la loi du 10 mars 1891, article dont le premier alinéa est ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique fixera les moyens de sauvetage dont devront être pourvus les navires affectés au transport des passagers, suivant leur tonnage et la nature de leurs voyages ; tout capitaine qui prend la mer sans être pourvu de ces moyens de sauvetage, qui ne les entretient pas en état de servir ou ne les remplacera pas au besoin, est puni d'une amende de 50 à 1.500 francs » ;

Vu le décret du 1er février 1893, relatif aux appareils à vapeur des bateaux naviguant dans les eaux maritimes (art 1er) ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER

Sont assujettis aux dispositions du présent décret tous les

Digitized by Google

navires ou bateaux français affectés au transport des passagers sur mer, sur les étangs d'eau salée et dans la partie maritime des cours d'eau, en aval d'une limite déterminée, pour chaque cours d'eau, conformément aux dispositions de l'article 1er du décret du 1er février 1893.

ART. 2.

Tout navire ou bateau ayant à bord plus de dix personnes, non compris le capitaine, maître ou patron, les officiers et les hommes d'équipage, est réputé affecté au transport des passagers, alors même qu'il ne serait pas habituellement employé à ce service.

ART. 3.

Pour tout ce qui concerne l'exécution du présent décret, les navires ou bateaux affectés au transport des passagers sont répartis, suivant la nature de leurs voyages, en trois catégories, savoir :

1re *Catégorie.* — Navires transportant des passagers pour des voyages au long cours et pour des voyages au cabotage, en dehors des parages visés dans les deux catégories suivantes :

2e *Catégorie.* — Navires ou bateaux transportant des passagers :

Dans les estuaires ou embouchures des fleuves ;

Dans les baies et rades recevant directement la mer du large ;

Entre les côtes de France, de Corse ou d'Algérie et les îles qui bordent ces côtes à moins de 30 milles ;

Pour de courtes excursions en mer.

3e *Catégorie.* — Navires ou bateaux transportant des passagers ;

Dans les cours d'eau entre l'embouchure et la limite dont il est question à l'article 1er ;

Dans les lacs, bassins et étangs d'eau salée ;

Dans les baies et rades fermées.

Les voiliers armés pour la grande pêche et qui transportent dans leurs voyages d'aller et de retour des pêcheurs, saleurs, tonneliers et autres personnes employées à l'industrie de la pêche, forment une catégorie spéciale.

Digitized by Google

TITRE PREMIER

Moyens de sauvetage des navires à passagers

Section Première

Navires de la 1re catégorie

Art. 4.

Tout navire de cette catégorie doit avoir, sous portemanteaux, des embarcations de sauvetage dont le nombre et la capacité totale sont fixés par le tableau annexé au présent décret. Les capitaines ne peuvent avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage inférieur à celui fixé par ledit tableau, que si celles dont ils disposent suffisent, d'après la règle posée à l'article 18 ci-après, pour contenir toutes les personnes présentes à bord ; dans ce cas, ils doivent préalablement déclarer à l'autorité maritime, coloniale ou consulaire, le nombre exact de ces personnes, ainsi que le nombre et la capacité des embarcations de sauvetage dont ils sont pourvus. Cette déclaration est consignée, par l'autorité qui la reçoit, sur le livre de bord du navire.

Art. 5.

La moitié au moins des embarcations de sauvetage prescrites par le tableau annexé au présent décret doit appartenir à l'un ou l'autre des types nos 1 et 2 définis à l'article 14 ci-après et offrir dans son ensemble une capacité au moins égale à la moitié de celle inscrite dans la troisième colonne dudit tableau.

Les autres embarcations de sauvetage peuvent appartenir indistinctement à l'un quelconque des types définis à l'article 14, sans toutefois qu'il puisse y en avoir plus de deux du type no 4.

Art. 6.

Si les embarcations de sauvetage prescrites par le tableau annexé au présent décret n'offrent pas de place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, il y est adjoint des embarcations d'espèces et de dimensions quelconques, sous la réserve contenue dans l'article 7 ci-après, ou des radeaux de sauvetage en nombre tel que la capacité de ces engins de sauvetage supplémentaires, ajoutée à celle des

Digitized by Google

embarcations prévues par le tableau, dépasse la capacité minimum inscrite dans la troisième colonne dudit tableau des trois quarts au moins pour les navires de 5.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus, de moitié au moins pour les autres.

La capacité d'un radeau par rapport à celle d'une embarcation de sauvetage s'évalue en comptant $0^{m^3},080$ de caisson à air d'un radeau comme équivalant à $0^{m^3},250$ du volume intérieur d'une embarcation.

Nonobstant les dispositions ci-dessus, les capitaines ne sont jamais tenus d'embarquer plus d'engins de sauvetage supplémentaires qu'il n'en faut pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Art. 7.

Les embarcations à moteur mécanique ne sont considérées comme engins de sauvetage supplémentaires que dans la limite d'une par navire.

Il est déduit de la capacité des embarcations de ce genre, calculée conformément aux dispositions de l'article 17 ci-après, l'espace qu'occupent le moteur et ses accessoires, espace qui est réputé égal aux trois quarts du produit, en mètres cubes, de la longueur des appareils évaporatoire et moteur par la largeur de l'embarcation hors bordé et par le creux.

Art. 8.

Indépendamment des engins de sauvetage prévus par les articles précédents, les navires de la première catégorie doivent être pourvus :

1° D'autant de bouées de sauvetage qu'ils ont d'embarcations sous portemantaux, sans que le nombre en puisse être inférieur à six ;

2° D'au moins une bouée lumineuse ;

3° De ceintures ou gilets de sauvetage en nombre au moins égal à celui des personnes embarquées ;

4° D'un canon ou fusil porte-amarres ou, à défaut, d'au moins trois fusées ou cerfs-volants porte-amarres.

Section II

Navires ou bateaux de la 2e catégorie

Art. 9.

Les navires ou bateaux de cette catégorie doivent avoir à bord :

Digitized by Google

1° Au moins deux embarcations de sauvetage de type n° 1, n° 2 ou n° 3, placées sous portemanteaux à raison d'une de chaque bord, s'ils ont 100 tonneaux ou plus de jauge brute ; ils pourront toutefois être autorisés, dans la forme prévue à l'article 33, à n'en prendre qu'une si leurs installations ne permettent pas d'en avoir davantage sous portemanteaux ;

Une seule embarcation de sauvetage, également de type n° 1, n° 2 ou n° 3, et placée sous portemanteaux, si leur jauge brute est inférieure à 100 tonneaux :

2° Des embarcations d'espèces et de dimensions quelconques, des flotteurs, des ceintures ou gilets de sauvetage en nombre suffisant avec les embarcations ou l'embarcation ci-dessus prescrite, pour toutes les personnes présentes à bord ;

3° Au moins quatre bouées de sauvetage ;

4° Au moins deux fusées ou cerfs-volants porte-amarres.

Section III

Navires ou bateaux de la 3e catégorie

Art. 10.

Les navires ou bateaux de cette catégorie doivent avoir à bord :

1° Au moins une embarcation de sauvetage de l'un quelconque des quatre types définis à l'article 14 ;

2° Des flotteurs et des ceintures ou gilets de sauvetage en nombre suffisant, avec l'embarcation ci-dessus prescrite, pour toutes les personnes présentes à bord ;

3° Quatre bouées de sauvetage au moins.

Section IV.

Voiliers de grande pêche transportant des passagers

Art. 11.

Sous la réserve contenue dans l'article suivant, tout voilier de cette catégorie doit avoir autant d'embarcations de sauvetage du type n° 1 ou n° 2 qu'il est nécessaire pour contenir toutes les personnes présentes à bord.

Si une seule embarcation suffit, elle doit être disposée de manière à ce qu'elle puisse être mise à l'eau indifféremment d'un bord ou de l'autre.

Si plusieurs embarcations sont nécessaires, une au moins de chaque bord doit être placée sous portemanteaux.

Digitized by Google

ART. 12.

Les voiliers prévus à l'article qui précède pourront, dans tous les cas, n'emporter que deux canots de type n° 1 ou n° 2, s'ils disposent d'embarcations de pêche en bon état, placées sur le pont de manière à pouvoir être mises à l'eau rapidement, et suffisant, avec les dits canots, à contenir toutes les personnes présentes à bord.

ART. 13.

Outre les engins de sauvetage mentionnés aux deux articles précédents, tout voilier de grande pêche transportant des passagers doit avoir :

Au moins trois bouées de sauvetage, dont une lumineuse ;

Des ceintures ou gilets de sauvetage en nombre au moins égal à celui des personnes embarquées ;

Au moins deux fusées ou cerfs-volants porte-amarres.

TITRE II

Conditions auxquelles doivent satisfaire les engins de sauvetage prescrits par le présent décret.

SECTION PREMIÈRE

Embarcations de sauvetage.

ART. 14.

Les embarcations de sauvetage appartiennent à l'un des types suivants :

Type n° 1. — Embarcation bien construite, en bois ou en métal, munie intérieurement de caissons à air étanches d'une capacité suffisante pour que l'embarcation remplie d'eau et munie de son armement complet ou d'un poids équivalent supporte, en eau douce, sans couler, un poids de fer exprimé en kilogrammes, égal au dixième de la capacité de l'embarcation exprimée en décimètres cubes.

Type n° 2. — Embarcation bien construite, en bois ou en métal, dont la flottabilité, égale au moins à celle d'une embarcation de type n° 1, est assurée moitié par des caissons à airs intérieurs, moitié par une garniture insubmersible faisant à l'intérieur le tour de l'embarcation.

Type n° 3. — Embarcation bien construite, en bois ou en métal, dont la flottabilité, inférieure de moitié au plus à celle

Digitized by Google

d'une embarcation de type n° 1 ou n° 2, est assurée par les mêmes dispositifs que ceux déterminés ci-dessus pour les embarcations de type n° 2.

Type n° 4. — Embarcation bien construite, en bois ou en métal.

Aucune embarcation ayant moins de trois mètres cubes de capacité n'est considérée comme répondant aux conditions du présent article.

Art. 15.

Les caissons à air des embarcations de sauvetage ne doivent pas avoir plus de 1 m. 20 de longueur. Ils doivent être solides et parfaitement étanches. Les caissons des embarcations en bois seront en cuivre, laiton ou autre substance solide et durable. Ceux des embarcations métalliques pourront être confectionnés avec le même métal que la coque et faire corps avec celle-ci.

Art. 16.

La garniture insubmersible des embarcations de sauvetage doit être confectionnée en liège plein, ou autre substance reconnue de flottabilité au moins égale, recouvert de toile peinte.

Pour évaluer la puissance de flottabilité de cette garniture, par rapport à celle des caissons à air, on admet qu'un volume donné de caissons à air équivant au même volume de liège augmenté d'un quart.

Art. 17.

La capacité d'une embarcation s'obtient en prenant les six dixièmes du produit, en mètres cubes, de la longueur hors bordé, par la largeur hors bordé et par le creux.

Le creux des embarcations dont la fargue est munie d'ouvertures pour les avirons se mesure seulement à partir du fond de ces ouvertures.

Art. 18.

Le nombre des personnes qu'une embarcation peut contenir doit être inscrit sur l'embarcation d'une façon très apparente. Il s'obtient en divisant la capacité intérieure de celle-ci par 0 m³, 250 s'il s'agit d'une embarcation de sauvetage de type n° 1, par 0 m³, 200, s'il s'agit d'une autre embarcation.

Digitized by Google

Art. 19.

Le mode d'installation des embarcations de sauvetage à bord des navires et bateaux et le matériel d'armement dont elles sont pourvues sont déterminés par un arrêté ministériel.

Art. 20.

Les embarcations de sauvetage doivent être entretenues en bon état de navigabilité, et toujours munies de leur armement complet.

Pour les voyages prévus à la section I, il doit y avoir à bord ou tout au moins à portée de chaque embarcation, des récipients étanches contenant de l'eau potable et du biscuit de bonne qualité pour le maximum des personnes qu'elle peut contenir et au moins pour cinq jours. Ces vivres et boissons devront être renouvelés tous les quinze jours au moins.

Section II

Radeaux de sauvetage.

Art. 21.

Le nombre des personnes que peut supporter un radeau de sauvetage est déterminé par le volume des caissons à air étanches dont il dispose, à raison de 0 m³, 080 par personne.

Les dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 15 ci-dessus sont applicables aux caissons à air des radeaux de sauvetage.

Art. 22.

Le liège en grains ou en déchets ne doit jamais entrer dans la construction des radeaux de sauvetage.

Art. 23.

Les radeaux de sauvetage portent, sur une plaque très apparente, l'indication du nombre de personnes qu'ils sont susceptibles de recevoir.

Un arrêté ministériel fixe le matériel d'armement dont ils doivent être munis.

Digitized by Google

Section III

Flotteurs.

Art. 24.

Le nombre des personnes qu'un flotteur peut soutenir s'obtient en divisant par 14 le poids de fer, exprimé en kilogrammes, complètement immergé, que le flotteur peut soutenir sans couler en eau douce.

Ce nombre doit être inscrit sur l'appareil d'une façon très visible.

Art. 25.

Tout flotteur doit être entouré d'une ligne de sauvetage formant guirlande et offrir une périphérie suffisante pour que chacune des personnes qu'il est destiné à soutenir dispose, pour s'appuyer, d'un espace horizontal de 0 m, 30 au moins.

Art. 26.

Les dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 15 sont applicables aux caissons à air des flotteurs munis d'appareils de ce genre.

Section IV

Bouées de sauvetage.

Art. 27.

Les bouées de sauvetage doivent être confectionnées avec du liège plein ou autres matériaux de bonne qualité, à l'exclusion des déchets ou copeaux de liège et autres substances sans cohésion.

Elles doivent pouvoir flotter en eau douce pendant au moins vingt-quatre heures en soutenant, sans couler, une masse de fer complètement immergée du poids de 15 kilogrammes.

Art. 28.

Toutes les bouées de sauvetage doivent être garnies de filières et une au moins, de chaque bord, doit être garnie d'une ligne d'une longueur minimum de 25 mètres.

De plus, une bouée au moins de chaque bord doit être surmontée d'un mâtereau avec pavillon de couleur voyante.

Digitized by Google

Art. 29.

Les bouées de sauvetage doivent être placées, à bord, en des endroits facilement accessibles pour tous, et particulièrement pour les officiers et hommes de quart.

Elles doivent pouvoir être facilement et rapidement dessaisies.

Section V

Ceintures et gilets de sauvetage.

Art. 30.

Les ceintures et gilets de sauvetage doivent pouvoir flotter en eau douce pendant au moins vingt-quatre heures en soutenant, sans couler, une masse de fer complètement immergée du poids de 7 kilogrammes.

Ces engins sont placés à bord en des endroits facilement accessibles, et des dispositions sont prises pour qu'en cas d'accident chacun sache où trouver celui qui lui est destiné.

TITRE III

Dispositions générales

Art. 31.

Afin de s'assurer que les engins de sauvetage dont les navires à passagers doivent être pourvus sont en bon état d'entretien, il sera procédé, plusieurs fois par an, à bord de chaque navire armé, à des épreuves dans des conditions qui seront déterminées par un arrêté ministériel.

Art. 32.

Tout navire ou bateau pourvu de compartiments étanches en nombre suffisant pour qu'il puisse flotter avec l'un quelconque de ses compartiments entièrement rempli d'eau, peut être autorisé à n'avoir à bord que la moitié des engins de sauvetage supplémentaires prescrits par les articles 6, 9 (2°) et 10 (2°) du présent décret. Cette dispense ne s'étend, en aucun cas, aux ceintures et gilets de sauvetage.

Art. 33.

Les Chefs d'arrondissement et de sous-arrondissement

Digitized by Google

Tableau donnant, pour les navires visés à l'article 4 du décret, le nombre minimum d'embarcations qu'ils doivent avoir sous portemantaux et la capacité minima que doit représenter l'ensemble de ces embarcations.

JAUGE BRUTE DE LA DOUANE	Nombre minimum d'embarcations sous portemantaux	Capacité minimum de l'ensemble des embarcations sous portemanteaux
10.000 tonneaux et au-dessus.....	16	155 mètres cubes
9.000 et au-dessous de 10.000 tonneaux..	14	149 —
8.500 — 9.000 — ..	14	144 —
8.000 — 8.500 — ..	14	142 —
7.750 — 8.000 — ..	12	133 —
7.500 — 7.750 — ..	12	129 —
7.250 — 7.500 — ..	12	127 —
7.000 — 7.250 — ..	12	125 —
6.750 — 7.000 — ..	12	122 —
6.500 — 6.750 — ..	12	119 —
6.250 — 6.500 — ..	12	116 —
6.000 — 6.250 — ..	12	113 —
5.750 — 6.000 — ..	10	105 —
5.500 — 5.750 — ..	10	101 —
5.250 — 5.500 — ..	10	100 —
5.000 — 5.250 — ..	10	96 —
4.750 — 5.000 — ..	10	94 —
4.500 — 4.750 — ..	8	82 —
4.250 — 4.500 — ..	8	82 —
4.000 — 4.250 — ..	8	79 —
3.750 — 4.000 — ..	8	76 —
3.500 — 3.750 — ..	8	73 —
3.250 — 3.500 — ..	8	71 —
3.000 — 3.250 — ..	8	68 —
2.750 — 3.000 — ..	6	60 —
2.500 — 2.750 — ..	6	58 —
2.250 — 2.500 — ..	6	57 —
2.000 — 2.250 — ..	6	56 —
1.750 — 2.000 — ..	6	51 —
1.500 — 1.750 — ..	6	48 —
1.250 — 1.500 — ..	6	42 —
1.000 — 1.250 — ..	4	34 —
900 — 1.000 — ..	4	28 —
800 — 900 — ..	4	25 —
700 — 800 — ..	4	23 —
600 — 700 — ..	3	20 —
500 — 600 — ..	3	16 —
400 — 500 — ..	2	12 —
300 — 400 — ..	2	10 —
200 — 300 — ..	2	8 —
150 — 200 — ..	2	7 —
100 — 150 — ..	2	6 —

Pour les navires dont la jauge brute totale est inférieure à 100 tonneaux, une seule embarcation de type n° 1, 2 ou 3 est exigée

NOTA. — Les navires en service à l'époque de la promulgation du présent décret pourront n'avoir qu'un nombre d'embarcations inférieur au minimum fixé par la colonne 2, si la capacité totale des embarcations qu'ils ont sous portemantaux est égale ou supérieure au minimum fixé par la colonne 3.

Digitized by Google

maritimes peuvent, après avis de la Commission de visite, accorder dispense de partie des prescriptions du présent décret, dans les cas où il serait reconnu que cette dispense ne peut avoir d'inconvénient.

Les mêmes autorités déterminent, dans les mêmes conditions, les engins de sauvetage dont les bacs, à vapeur ou autres, naviguant en aval de la limite mentionnée à l'article 1er, doivent être pourvus.

ART. 34.

Les navires ou bateaux appartenant aux divers services de l'État ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret.

ART. 35.

Le Ministre de la Marine pourra appliquer, en tout ou en partie, les dispositions du présent décret aux navires des pays étrangers dans lesquels les navires français sont soumis à une réglementation sur la matière.

ART. 36.

Le Ministre de la Marine est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois* et au *Bulletin Officiel de la Marine.*

Fait à Paris, le 26 juin 1903.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République,

Le Ministre de la Marine,

CAMILLE PELLETAN.

Arrêté du ministre du commerce fixant les indications que doivent contenir les devis descriptifs à produire par les constructeurs de navires, en exécution de l'article 7 du décret du 9 septembre 1902.

Le Ministre du Commerce, du l'Industrie, des Postes et des Télégraphes,

Vu la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande ;

Vu le décret du 9 septembre 1902 portant règlement d'administration publique pour l'application de ladite loi, et

Digitized by Google

notamment la disposition de l'article 7 (titre II, prise de rang des navires), ainsi concue :

« 2e catégorie : navire mis en chantier sans avoir fait l'objet d'une commande par un armateur. La déclaration émane du constructeur.

« Elle est accompagnée :

« 2° Pour les navires de la 2e catégorie, d'un devis prescriptif détaillé, établi conformément aux règles qui seront déterminées par un arrêté du Ministre du Commerce et de l'Industrie, concerté avec le ministre des finances » ;

Vu les dépêches du Ministre des Finances en date du 19 novembre 1902 et du 24 avril 1903 ;

Sur le rapport du Directeur du Commerce et de l'Industrie,

Arrête :

Article unique

Le devis à produire par le constructeur, en exécution de la disposition ci-dessus visée, comporte une description détaillée du navire et donne, d'une façon générale, tous les renseignements nécessaires pour déterminer son identité.

Il contient notamment les énonciations suivantes :

1° Nom du navire ;

2° Nature de la construction (bois, fer ou acier) ;

3° Espèce du navire (voilier ou vapeur) ;

4° Désignation :

a) Du chantier de construction de la coque.

b) Des ateliers de fabrication des machines.

c) Des ateliers de fabrication des chaudières.

5° Poids présumé :

a) des machines motrices.

b) Des chaudières.

c) Des appareils auxiliaires.

6° Indication :

a) Du nombre des ponts.

b) Du cloisonnage.

c) Des superstructures.

7° Dimensions du navire :

a) Longueur à la flottaison en charge.

b) Largeur au maître couple hors bordé.

c) Creux sur quille au livet du pont principal.

Digitized by Google

8° Maximum présumé de charge ;
9° Déplacement au maximum de charge ;
10° Tirant d'eau au maximum de charge ;
11° Tonnage brut total présumé ;
12° Nombre, espèce et puissance approximative des machines ;
13° Nombre, espèce et timbre des chaudières ;
14° Espèce du ou des propulseurs ;
15° Vitesse présumée aux essais en demi-charge.

Fait à Paris, le 12 mai 1903.

GEORGES TROUILLOT.

BIBLIOGRAPHIE

L'industrie des transports maritimes au XIXe siècle et au commencement du XXe siècle, par RENÉ VERNEAUX, docteur en droit, etc. — 2 vol. Paris, A. Pédone, éditeur, 1903.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur cet ouvrage, et de suivre les développements donnés par l'auteur sur les régimes de protection de l'armement, son champ d'évolution, le mode d'exploitation de cette industrie, ses charges et ses ressources, pour comprendre combien une pareille étude par son ampleur et les renseignements pratiques qu'elle contient peut être utile à tous ceux qui s'occupent de l'armement à des titres divers au point de vue économique comme au point de vue du droit maritime.

Répertoire général alphabétique du droit français, par MM. A. CARPENTIER et J. FRÈREJOUAN DU SAINT.— Tome XXXII. — Vie Quai.— Responsabilité civile. — 1 vol. — Paris, L. Larose, éditeur, 1903.

Die Gesetzgebung über die Abgaben in den Staats-und Kommanalhäfen der nordeuropäischen Länder, vorgetragen von Dr ALFRED SIEVEKING Rechtsanwalt in Hamburg. — Schiff-Bautechnische Gesellschaft-Sommer-Versammlung, Stockholm, den 12 bis 15 Juli 1903.

Dans ce rapport présenté à la Réunion des constructeurs de navires à Stockholm, M. le Dr Sieveking a réuni et examiné les lois des pays du Nord de l'Europe relatives aux droits et taxes perçus dans les ports au profit de l'Etat ou des communes. C'est une contribution précieuse à l'étude comparée de la législation fiscale maritime.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

23 juillet 1903

Connaissement. Clause « poids, contenu inconnus ». Débarquement. Déficit anormal. Sacs vides. Mélange impossible. Absence de fortune de mer. Capitaine. Faute. Responsabilité.

Navire : « Lammermoor ».

Malgré la clause « poids, contenu inconnus », le capitaine est responsable du déficit anormal constaté à l'arrivée, alors qu'il représente un grand nombre de sacs vides dont l'origine ne peut être contrôlée, qu'un mélange avec d'autres marchandises a été impossible, et qu'aucune fortune de mer ne s'est produite.

Ce déficit ne peut en effet s'expliquer que par une faute du capitaine.

CAP. THORBURN C. DEWULF, CAILLERET ET Cie.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique pris de la violation des articles 1134 et 1382 Code civil, 281 et 283 Code de commerce et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'aux termes du connaissement signé à Buenos-Ayres, le 6 mai 1901, le capitaine Thorburn, commandant le vapeur *Lammermoor*, a reconnu avoir reçu 1.404 sacs de maïs, pesant 120.711 kilos ; qu'à l'arrivée à Dunkerque, il a présenté à ses réclamateurs 1.248 sacs pleins et un vrac de 8.075 kilos, laissant sur l'ensemble un déficit de 11.914 kilos;

Attendu que, sans examiner si la clause imprimée en marge du connaissement « marques, numéros, classe, poids et contenu inconnus » ne s'est pas trouvée contredite par l'indication précise du nombre et du poids des colis, il est constaté en fait par le jugement attaqué qu'en sus des 1.248 sacs pleins, le capitaine à offert 156 sacs vides dont l'origine n'a pas été

(1) Pour les précédents *Bulletins*, voir ce Rec., XIX, p. 5.

Digitized by Google

contrôlée et que les huit tonnes de vrac n'auraient pas suffi à remplir ;

Qu'en l'absence de toute circonstance défavorable de navigation et devant l'impossibilité du mélange avec d'autres grains d'une marchandise débarquée saine, le déficit ne peut s'expliquer que par un défaut de surveillance, c'est-à-dire par une faute du capitaine ; que, par suite, ce dernier en a été à bon droit déclaré responsable ;

Attendu que le jugement attaqué, dûment motivé, n'a en conséquence violé aucun des textes susvisés ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 23 juillet 1903. — Prés.: M. Tanon, prés.; M. Letellier, rapp.; M. Mérillon, av. gén.; Me de Ségogne, avocat.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Dunkerque, objet du pourvoi, du 30 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 59 et la note.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

27 juillet 1903

Conflit de lois. Loi étrangère. Application. Arrêt. Interprétation souveraine. Navire anglais. Manager. Besoins du navire. Loi anglaise. Droit d'engager le fret. Non lieu à cassation. Manager. Emprunt. Besoins du navire. Constatation de fait souveraine. Propriétaire du navire. Remboursement de l'emprunt. Condamnation justifiée.

Navire : « Tinto-Hill ».

L'application d'une loi étrangère ne donne pas, en principe, ouverture à cassation.

Par suite, un arrêt décide souverainement, par interprétation de la loi anglaise, que le manager (administrateur-gérant) d'un navire anglais peut engager le fret pour les besoins du navire.

D'autre part il déclare souverainement en fait que l'emprunt contracté par le manager l'a été pour les besoins du navire.

En l'état de ces constatations, la condamnation des pro-

Digitized by Google

priétaires du navire au remboursement de l'emprunt contracté par le manager est suffisamment justifiée.

LAW ET Cie ET CAMPBELL C. GONDRAND FRÈRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation des articles 1119 et 1998 Code civil, 321 Code de commerce et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'en se référant à la loi anglaise qui, d'après l'arrêt attaqué, permet à l'administrateur gérant d'un navire d'engager le fret pour les besoins de ce navire, et en déclarant en fait que l'emprunt de 1.500 livres sterling contracté par Dickson le 4 décembre 1900 l'avait été pour les besoins du *Tinto-Hill*, la Cour de Douai a suffisamment justifié la demande en remboursement formée par Gondrand frères contre les propriétaires du *Tinto-Hill* et a donné une base légale à sa décision ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 27 juillet 1903. — Prés.: M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp.; M. Feuilloley, av. gén.; Me Morillot, avocat.

OBSERVATION. — Les principes posés par l'arrêt de la Cour d'appel de Douai, du 5 décembre 1901, objet du pourvoi étant très intéressants, il a paru utile de donner cet arrêt séparément ; voyez *infrà*, p. 180.

Il est de jurisprudence que l'application de la loi étrangère ne peut donner ouverture à cassation qu'autant qu'elle est devenue le principe et la source d'une contravention aux lois françaises. Voyez Cassation, 26 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 7 ; 12 avril 1902, *ibid.*, XVIII, p. 5 et les notes sous ces décisions.

La Cour de cassation, en disant que, d'après la Cour de Douai, la loi anglaise permet au *manager* d'engager le fret, paraît avoir voulu résumer l'arrêt attaqué de la façon suivante : sans doute, le *manager* n'a pas le droit de donner le fret en gage ; mais, comme il peut emprunter pour les besoins du navire, le fret se trouve engagé, en garantie de la créance chirographaire du prêteur.

C'est par interprétation de la convention des parties que la Cour d'appel avait déclaré l'emprunt contracté pour les besoins du navire ; or il est de principe que le juge du fond interprète

Digitized by Google

souverainement les conventions des parties, à condition de ne pas les dénaturer. Voyez Cassation, 28 mars 1893, ce Rec., VIII, p. 641 ; 5 novembre 1894, *ibid.*, X, p. 388; 14 mai 1895, *ibid.*, XI, p. 301 ; 5 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 289 ; 25 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 483 et les notes sous ces décisions.

Sur la preuve que l'emprunt a été fait pour les besoins du navire, voyez Tables de Marseille, 1871-1880, v° *Capitaine*, n°s 9 et suiv.

COUR D'APPEL DE DOUAI

5 décembre 1901

Conflit de lois. Manager anglais. Navire anglais. Copropriétaires anglais. Mandat donné en Angleterre. Loi anglaise. Application. — Manager Fret. Impossibilité de le donner en gage — Manager. Besoins du navire Emprunt. Pouvoir. — Manager. Besoins du navire. Emprunt. Détournement des fonds Mandants. Remboursement. Obligation. — Manager. Prise de qualité de shipowner au regard des tiers. Propriétaires du navire. Absence de protestation. Responsabilité. — Manager. Emprunt. Révocation postérieure. Absence d'effet rétroactif. Propriétaires du navire. Responsabilité. — Manager. Emprunt. Prêteur. Garantie. Consignation du navire. Contrat définitif. Armateurs. Retrait indû de la consignation. Prêteur. Droit à des dommages-intérêts. — Prêteur. Avances. Garantie Consignation du navire. Perte. Marchandises. Fret. Possession. Perte. Privilège du créancier gagiste. Fret. Exercice impossible. Qualité de créancier chirographaire des armateurs. Fret. Opposition possible. — Navire. Copropriétaires. Société. Dettes. Solidarité.

Navire : « Tinto-Hill ».

I — C'est d'après la loi anglaise que doit être déterminée l'étendue du mandat donné en Angleterre au manager anglais d'un navire anglais par les copropriétaires anglais.

II. — Le manager anglais n'a pas le pouvoir de donner en gage le fret du navire.

III. — Le manager anglais peut contracter un emprunt pour les besoins du navire.

IV. — En contractant un emprunt pour les besoins du

Digitized by Google

navire, le manager oblige ses mandants, alors même qu'il détourne les fonds empruntés de leur destination.

V. — Il suffit que le manager ait pris au regard des tiers la qualité de shipowner *sans opposition de la part des copropriétaires du navire, pour engager par ses actes la responsabilité de ces derniers.*

VI. – La révocation du manager postérieure à l'emprunt par lui contracté, n'ayant pas d'effet rétroactif, ne dégage pas la responsabilité des armateurs.

VII. — De même les armateurs ne peuvent retirer au prêteur la consignation du navire que le manager lui a fait acquérir par un contrat définitif; s'ils le font, ils lui doivent des dommages-intérêts.

VIII. — Le prêteur qui a reçu, en garantie de ses avances, la consignation du navire pour se rembourser sur le fret et qui perd ensuite sa qualité de consignataire, perd de ce fait la possession des marchandises et du fret qu'elles représentent; il ne peut donc exercer sur le fret le privilège du créancier gagiste.

Mais il peut, comme créancier chirographaire des armateurs, pratiquer une opposition sur le montant du fret.

IX. — Les copropriétaires d'un navire sont réputés associés et tenus solidairement des dettes contractées pour l'exploitation de ce navire.

LAW ET Cie ET CAMPBELL C. GONDRAND FRÈRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le 30 octobre 1900, Dickson a demandé à Gondrand frères de lui faire une avance de 1.500 livres sterling, remboursable sur le fret du navire *Tinto-Hill*, qui faisait route d'Iquique vers Dunkerque, dont il leur offrait de les constituer consignataires; qu'il leur a déclaré que cette avance serait faite dans les mêmes conditions que celles précédemment consenties par eux; qu'en 1896 et en 1899, Gondrand frères avaient déjà avancé deux sommes de 1.000 livres sur le fret du *Jordan-Hill* à Dickson, qui leur en avait fait la demande pour les besoins de ce navire, et s'en étaient remboursés sur le fret du *Jordan-Hill* à son arrivée à Dunkerque; que par conséquent l'avance de 1.500 livres demandée le 30 octobre 1900 dans les mêmes conditions que les précédentes et réalisée le 4 décembre 1900, a été faite pour les

Digitized by Google

besoins du *Tinto-Hill* ; qu'elle a été stipulée remboursable sur le fret dû par des tiers à Dickson qui s'en déclarait seul créancier, à l'exception des avances faites à Iquique ; que le montant du fret devait être versé aux mains des consignataires Gondrand frères, qui, après s'être remboursés de leur avance, devaient remettre l'excédent à Dickson ; qu'à raison de ce prêt, ce dernier a remis à Gondrand une copie de la charte-partie et une délégation de 1.500 livres sur la police d'assurance du *Tinto-Hill* pour le cas où ce navire viendrait à se perdre en mer :

Attendu que, quelques jours avant l'arrivée du *Tinto-Hill* à Dunkerque, Dickson a été déclaré en faillite et remplacé par Thomas Law, puis par Campbell, dans ses fonctions de directeur-gérant (*manager*) du *Tinto-Hill* ; que, Thomas Law ayant retiré à Gondrand frères leur délégation de consignataires pour la confier à une autre maison de Dunkerque, les intéressés se sont vus privés de la garantie de remboursement qui leur avait été donnée par Dickson, et ont dû se borner à mettre opposition sur le montant du fret pour la conservation de leurs droits, sans pouvoir désormais prétendre à la qualité de créanciers gagistes ;

Attendu que les appelants soutiennent que Dickson, leur mandataire, n'avait pas le droit, d'après la loi anglaise, d'engager le fret du *Tinto-Hill* ; qu'il n'a pas appliqué la somme prêtée aux besoins de ce navire, et qu'en contractant cet emprunt, il a outrepassé son mandat ; que, par suite, ils ont le droit de se refuser au remboursement qui leur est demandé ;

Attendu que, si les droits de Gondrand au regard de Dickson sont régis par la loi française, puisqu'il s'agit d'un contrat passé à Dunkerque entre un Français et un Anglais, il en est autrement au regard des propriétaires du *Tinto-Hill* ; qu'en effet, pour fixer dans quelle mesure ils peuvent être engagés par leur mandataire, il faut déterminer l'étendue d'un mandat donné en Angleterre par des Anglais à un Anglais, et régi, en conséquence, par la loi anglaise ;

Attendu que les appelants, en se réclamant de la loi de leur pays, ne produisent aucun texte et se bornent à fournir des consultations de juristes anglais ; que ces documents et notamment celui émané de Lewis Wood, tendent à établir que le gérant d'un navire n'a pas le droit d'en donner en gage le fret ou d'en grever le fret, pour le remboursement des avances qui

Digitized by Google

lui ont été faites ; et que, si en principe il n'a pas le droit de contracter un emprunt sans un mandat spécial, il le peut cependant lorsque cela est nécessaire pour les besoins du navire ;

Attendu que l'emprunt contracté par Dickson le 4 décembre 1900 l'a été dans les mêmes conditions que les deux précédents qui étaient nécessités par les besoins du *Jordan-Hill* ; que Dickson a donc agi dans la limite de ses pouvoirs et a engagé la responsabilité de ses mandants ; que Gondrand frères n'ont pas à rechercher à quel emploi les sommes prêtées ont été affectées en réalité ; que, si Dickson les a détournées de leur destination et les a appliquées à ses besoins particuliers et non à ceux du *Tinto-Hill*, il a, en agissant ainsi, abusé de la confiance de ses mandants, mais n'a pas dégagé leur responsabilité ; qu'il importe peu que Thomas Law et consorts aient révoqué Dickson de ses fonctions de directeur-gérant de la ligne de navigation dénommée *Hill-Line*, cette révocation ne pouvant avoir d'effet rétroactif sur les conventions valablement conclues auparavant ; que, d'autre part, c'est sans droit qu'ils ont retiré à Gondrand frères la consignation du *Tinto-Hill* qui était acquise à ces derniers par un contrat définitif ; que, de ce chef, les intimés sont fondés à demander la réparation du préjudice que leur a causé la violation des engagements pris ;

Attendu que Dickson paraît n'avoir pas eu, d'après la loi anglaise, le droit de donner en gage le fret du *Tinto-Hill*, mais que Gondrand frères ne prétendent pas exercer le privilège de créanciers gagistes ; qu'ils ne le pourraient même pas aux termes de la loi française, parce qu'en perdant leur consignation, ils ont perdu la possession des marchandises et du fret qu'elles représentent ; qu'ils agissent comme simples créanciers chirographaires et ont fait opposition, en cette qualité, sur le montant du fret qui constitue une valeur appartenant à leurs débiteurs ;

Attendu que, si Thomas Law a des droits particuliers sur les 8/64 du fret, comme ayant une hypothèque sur les 8 parts du *Tinto-Hill* appartenant à Dickson, il pourra les faire valoir à l'encontre de Gondrand frères, qui n'en conservent pas moins leur qualité de créanciers saisissants ;

Attendu que le capitaine Docherty, commandant le *Tinto-Hill*, n'a fait que se conformer aux instructions de ses mandants et doit être mis hors de cause :

Digitized by Google

Attendu que les autres défendeurs sont tenus solidairement entre eux, les copropriétaires d'un navire étant réputés associés pour l'exploitation de ce navire;

Adoptant, au surplus, les motifs non contraires des premiers juges, et notamment ceux relatifs à la qualité d'armateur (*shipowner*) prise par Dickson au regard des tiers, et notamment de Gondrand, sans opposition de la part des propriétaires du *Tinto-Hill*, ce qui aurait suffi à engager leur responsabilité;

Par ces motifs,

Met le capitaine Docherty hors de cause;

Confirme pour le surplus le jugement du Tribunal de commerce de Dunkerque du 21 mai 1901. »

Du 5 décembre 1901. — Prés.: M. Mauflastre, prés.; M. Bertrand, av. gén ; plaid.: Mes Devimeux et Govare (ce dernier du barreau de Paris), avocats.

Observations. — Par arrêt du 27 juillet 1903, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé contre le présent arrêt. Voyez *suprà*, p. 178.

I. — Quelle est la loi qui détermine l'étendue et les effets du mandat donné par le propriétaire du navire, soit au capitaine, soit au *manager* ou directeur-gérant de ce navire?

En d'autres termes, quelle loi doit fixer l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire résultant des contrats passés par le capitaine ou un mandataire quelconque?

En laissant de côté l'opinion à peu près abandonnée, d'après laquelle le juge doit appliquer la *lex fori*, la doctrine et la jurisprudence paraissent partagées entre deux systèmes principaux.

D'après les uns c'est la loi du pavillon du navire qui détermine les pouvoirs du mandataire des armateurs; on invoque en faveur de ce système les intérêts du commerce de mer et la nécessité de soumettre à une loi unique toutes les questions de responsabilité concernant le propriétaire du navire; on ajoute que telle est d'ailleurs la volonté probable de l'armateur et du capitaine. Voyez dans ce sens Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 268; De Valroger, t. I, n° 278; De Valroger, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, ce Rec., II, p. 493; Rennes, 21 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 675 et la note; Marseille, 21 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 809; *adde* le rapport de M. le conseiller Rous

Digitized by Google

selier, sous Cassation, 4 novembre 1891, *ibid.*, VII, p. 242; note sous Rouen, 28 janvier 1903, *ibid.*, XVIII, p. 621 ; circulaire des 17 octobre 1864 et 3 janvier 1865, *M.*, 66. 2. 24, Tables de Marseille, 1861-1870, v° *Armateur*, n° 5.

D'après d'autres décisions et autorités le mandat donné par le propriétaire du navire est régi par la loi du lieu où ce mandat a été donné. Voyez dans ce sens Cassation, 4 novembre 1891, ce Rec., VII, p. 242 et les conclusions conformes de M. l'avocat général Desjardins; Desjardins, t. II, n°s 282 et 306. Ce système n'est que l'application du principe général de droit international privé d'après lequel tout contrat est régi par la *lex loci contractus*. Voyez Cassation, 23 février 1864, *Sirey*. 64. 1. 385 ; 4 juin 1878, *ibid.*, 80. 1. 424 ; Douai, 17 juin 1897, *H.*, 97. 2. 222; Laurent, *Le droit civil international*, t. VII, n°s 434, 435 et suiv.; Fromageot, *De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrètement par charte-partie ou connaissement*, ce Rec., XVIII, p. 742. Comp. Havre, 12 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 659 et la note.

II — III. — Sur les pouvoirs du *manager* anglais, voyez Scrutton, *Charter party and bills of lading*. Comp. Cour de la cité de Londres, 11 juillet 1886, ce Rec., II, p. 192 et la note; Haute Cour de justice, 6 et 17 avril 1894, *ibid.*, X, p. 292 ; Marseille, 31 juillet 1893, *ibid.*, IX, p. 220 ; Aix, 1er mai 1894, *M.*, 94. 1. 285. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 317 *in fine*.

Voyez sur les pouvoirs du directeur-gérant dans les différents pays, Desjardins, t. II, n° 262. Comp. Christiania, 6 février 1886, ce Rec., III, p. 629 et la note ; 28 février 1887, *ibid.*, IV, p. 586 ; 5 mars 1888, *ibid.*, V, p. 408 ; 7 novembre 1896, *ibid.*, XIV, p. 403; Aix, 11 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 636 et la note ; Cassation roumaine, 7 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 375.

IV. — Comp. Tables de Marseille, 1871-1880, v° *Capitaine*, n°s 9 et suiv. Voyez sur la responsabilité du mandant à raison des actes de ses mandataires, Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Mandat*, n°s 672 et suiv. Comp. Tables générales, *eod. verb.*; Nantes, 12 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 344.

V. — La Cour a considéré en fait que par leur silence les copropriétaires du navire avaient ratifié la qualité de *shipow-*

Digitized by Google

ner prise par le *manager*. Comp. Aix, 11 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 636.

VI. — La révocation du mandataire ne peut avoir aucun effet rétroactif sur les actes qu'il a valablement accomplis dans la limite de ses pouvoirs.

VII. — Comp. sur la révocation du consignataire du navire Havre, 29 août 1900, ce Rec., XVI, p. 495; Tables du Havre, 1885-1895, v° *Consignataire de navire*, n° 8; Marseille, 19 février 1891, *M.*, 91. 1. 112.

VIII. — Le consignataire du navire est le mandataire de l'armateur chargé de l'encaissement du fret et peut poursuivre le réclamateur en paiement du fret; voyez Rouen, 9 juin 1886, ce Rec., II, p. 165. La consignation du navire peut donc, semble-t-il, servir de garantie au prêteur qui se rembourse sur le fret encaissé. Comp. sur le privilège que peut avoir le consignataire sur le fret, Tables de Marseille, 1820-1860, v° *Consignataire*, n°s 11, 27, 28; sur le rôle juridique du consignataire du navire, voyez Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 100 et la note de doctrine et de jurisprudence.

IX — Voyez conf. Marseille, 1er août 1902, ce Rec., XVIII, p. 83 et la note; Aix, 11 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 636; *adde* Cassation, 27 février 1877, *Dalloz*, 77. 1. 214. Comp. De Valroger, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, VII, ce Rec., II, p. 490.

COUR D'APPEL DE PARIS

16 juin 1903

Assurances maritimes. Assurance sur corps. Navire. Délaissement. Innavigabilité relative. Police française (article 10). Calcul de la perte des trois quarts. Condamnation. Autorité compétente pour la prononcer. Consul. Tribunal saisi de la validité du délaissement.

Navire : « Réaumur ».

Le délaissement dans les conditions de la police française d'assurances sur corps peut avoir lieu quand les réparations d'avaries dépassent les trois quarts de la valeur agréée.

L'appréciation de ce fait peut être effectuée par le tribu-

Digitized by Google

nal compétent d'après les termes de la police, sans qu'il soit nécessaire de recourir, pour faire prononcer la condamnation, à l'intervention du consul français du port où se trouve le navire et dont la décision, d'ailleurs, n'aurait jamais qu'un caractère gracieux.

D'ORBIGNY FAUSTIN ET Cie C. ASSUREURS.

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'aux termes de l'article 9 de la police en date du 6 mars 1902, le délaissement ne peut, par dérogation expresse au Code de commerce, être fait que pour les seuls cas :

1° De disparition ou de destruction totale du navire ;

2° De l'innavigabilité produite par fortune de mer ;

Que selon l'article 10 de la même police il est stipulé que le délaissement ne peut être opéré que si le montant total des dépenses à faire à un navire pour réparations d'avaries dépasse les trois quarts de la valeur agréée (déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée ;

Et attendu qu'en l'espèce il n'est point, quant à présent, suffisamment démontré que le montant des réparations d'avaries du navire *Réaumur* dépasse les trois quarts de la valeur de la coque de ce navire ;

Qu'en tout cas il n'est nullement établi et d'ailleurs même point allégué que la condamnation du dit navire ait été prononcée par le juge compétent ;

Qu'en l'état il échet de reconnaître que la demande est tout au moins prématurée ;

Que comme telle elle doit être quant à présent repoussée ;

Par ces motifs,

Déclare d'Orbigny Faustin et Cie non recevables quant à présent en leur demande ; les déboute et les condamne aux dépens. »

Du 6 avril 1903. — Prés. : M. Sohier; plaid. : Mes Max Girard, agréé, et Delarue, avocat.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant qu'aux termes de la police souscrite à Paris,

Digitized by Google

le 6 mars 1902, d'Orbigny Faustin et Cie, armateurs à la Rochelle, ont fait assurer leur navire à vapeur, le *Réaumur*, à la Munich et autres Compagnies d'assurances maritimes ;

Que la valeur des corps, quille, etc., avait été agréée pour 290.000 francs et celle des machines pour 160.000 francs, soit au total 450.000 francs ;

Que les Compagnies ne couvraient les risques que jusqu'à concurrence de 112.500 francs, de sorte que les armateurs restaient leurs propres assureurs pour les trois quarts de la perte ;

Qu'il avait été convenu que le navire pourrait être délaissé si le montant des dépenses à faire pour réparations d'avaries dépassait les trois quarts de la valeur agréée, et que le délaissement du corps entraînerait celui des machines ;

Considérant que le *Réaumur* partit le 23 février 1903 du port de Bilbao à destination de Cardiff ;

Que le 25 février 1903 il échoua sur les rochers de la côte anglaise en subissant de graves avaries ;

Qu'il put néanmoins être renfloué et amené dans le port de Cardiff où la marchandise fut débarquée et où le navire se trouve encore aujourd'hui sans avoir été réparé ;

Considérant que, dès le 4 mars, MM. Plisson et Patisson, experts amiables, estimèrent à 250.000 francs le coût des réparations à faire à la coque et à 25.000 francs le prix que le navire dans son état actuel aurait pu atteindre en vente publique ;

Que les sieurs David Le Bihan et Gauthier, nommés experts, procédèrent à leur mission les 12 et 14 mars et fixèrent à 290.000 francs les réparations dont il s'agit ;

Qu'une troisième expertise, confiée aux sieurs Louis et Poussot donna lieu à la même évaluation ;

Que de leur côté les assureurs firent examiner le *Réaumur* par les ingénieurs de la maison Clayton de Liverpool et qu'ils signifièrent à d'Orbigny Faustin et Cie l'offre de cette maison de ramener à Liverpool le navire et d'en réparer la coque à forfait moyennant le prix de 146.250 francs ;

Considérant que les armateurs n'acceptèrent pas cette offre ;

Que par acte du 31 mars dernier ils ont déclaré faire le délaissement du navire en se fondant sur ce que, la valeur agréée de la coque étant de 290.000 francs, les frais de répa-

Digitized by Google

ration en excédaient les trois quarts, puisqu'ils s'élèveraient à 250.000 francs au moins, tandis que les trois quarts de la valeur agréée représentaient seulement 217.500 francs ;

Considérant que les assureurs, ayant refusé le délaissement, furent assignés par les armateurs devant le Tribunal de commerce de la Seine pour voir dire que le montant des dépenses à faire à la coque du *Réaumur* pour réparations d'avaries dépassait les trois quarts de la valeur agréée ;

Que, par suite, la condamnation du navire devait être prononcée ;

Que le délaissement devait être validé et que les assureurs devaient être astreints au paiement des sommes assurées ;

Que les armateurs demandaient subsidiairement au Tribunal d'ordonner une nouvelle expertise à l'effet de déterminer l'importance des avaries éprouvées par leur navire ;

Considérant que les premiers juges ont écarté la demande des armateurs par une fin de non recevoir tirée de l'article 10 de la police qui, dans leur opinion, ne permettait pas d'intenter une action en validité de délaissement avant que la condamnation du navire n'eût été préalablement prononcée par le Consul du lieu du sinistre, c'est-à-dire, dans l'espèce, par le Consul de France à Cardiff ;

Considérant que d'Orbigny Faustin et Cie ont interjeté appel de cette sentence ;

Qu'ils soutiennent que l'interprétation donnée par le Tribunal à la convention des parties est erronée ;

Considérant que l'article 10 est ainsi conçu : « Si le montant des dépenses à faire à un navire pour réparations d'avaries (primes de grosses et autres frais accessoires non compris et déduction faite de la valeur des vieux doublages et autres débris) dépasse les trois quarts de la valeur agréée, et si, par suite, la condamnation du navire est prononcée, il est réputé innavigable à l'égard des assureurs et peut leur être délaissé » ;

Considérant que, d'après cette stipulation, la condamnation du navire réputé innavigable et la faculté de délaissement sont subordonnées l'une et l'autre à la preuve d'un fait unique, à savoir que les réparations d'avaries dépassent les trois quarts de la valeur agréée ;

Qu'il n'est pas dit que ce fait unique devra être apprécié par deux autorités différentes, d'abord par le Consul du lieu

Digitized by Google

où se trouve le navire, et ensuite par le juge compétent pour statuer sur la validité du délaissement ;

Que la nécessité d'une condamnation préalable du navire émanée du Consul se comprendrait d'autant moins qu'on est d'accord pour reconnaître que sa décision n'aurait point un caractère contentieux et ne lierait pas les tribunaux français ;

Que les premiers juges, auxquels l'article 32 de la police avait donné compétence pour statuer sur la validité du délaissement et sur la gravité des avaries, avaient par cela même compétence pour se prononcer en même temps sur toutes les questions qui s'y rattachaient d'une manière indivisible, notamment sur l'innavigabilité du navire et sur sa condamnation qui serait la conséquence forcée de la perte des trois quarts de la valeur agréée ;

Considérant que les intimés cherchent vainement à se prévaloir de l'article 237 du Code de commerce qui interdit au capitaine de vendre le navire en cours de route hors le cas d'innavigabilité légalement constatée ;

Que cette disposition s'applique seulement à la vente du navire par le capitaine et qu'elle exige qu'avant la réalisation de cette mesure extrême, l'innavigabilité du navire ait été légalement prononcée ;

Que cette situation est toute différente de l'espèce soumise à la Cour dans laquelle il ne s'agit que de fixer les droits des assurés vis-à-vis des assureurs ;

Que c'est donc à tort que les premiers juges ont accueilli l'exception proposée par les intimés ;

Qu'il échet d'infirmer leur sentence et d'aborder l'examen du fond ;

Considérant que les armateurs demandent à la Cour de proclamer dès maintenant leur droit au délaissement du *Réaumur* ;

Qu'ils prétendent faire ressortir la preuve qui leur incombe d'expertises géminées, lesquelles évaluent l'importance des réparations d'avaries à plus des trois quarts de la valeur agréée ;

Mais considérant que les documents versés au débat sont contradictoires ;

Qu'un des plus importants constructeurs de Liverpool a été d'avis que les réparations pouvaient se faire pour 146.500 francs ;

Digitized by Google

Que les expertises invoquées par les appelants ont été faites à l'instigation du sieur Capelle qui dans sa requête au Consul de France déclarait agir en qualité de représentant des assureurs maritimes de Paris ;

Qu'il avait bien ce mandat, mais qu'il était également l'associé des armateurs et le gendre du sieur d'Orbigny ;

Qu'à raison de ces circonstances il échet, pour la Cour, d'ordonner une nouvelle mesure d'instruction ;

Par ces motifs,

Reçoit d'Orbigny Faustin et Cie appelants et, faisant droit sur leur appel, les décharge des dispositions du jugement qui leur font grief ;

Infirme le dit jugement et, statuant à nouveau,

Dit que le Tribunal de commerce de la Seine, auquel l'article 32 de la police a attribué la compétence des actions en délaissement, était également compétent pour statuer sur l'innavigabilité relative et la condamnation du *Réaumur* ;

Dit que l'article 10 de la police n'exigeait pas que cette condamnation eût été préalablement prononcée par le Consul de France à Cardiff ;

Au fond :

Dit que les documents produits à la Cour ne suffisent pas à l'éclairer sur la validité du délaissement ;

Ordonne avant faire droit qu'il sera procédé à l'examen du navire *Réaumur* par trois experts qui auront pour mission :

1° De visiter le vapeur *Réaumur* dans son état d'avaries au port de Cardiff ;

2° D'indiquer les avaries subies par le corps du navire et de faire le devis descriptif et estimatif des travaux et dépenses nécessaires pour les réparer et remettre le navire au même et semblable état qu'avant le sinistre ;

3° De dire si le navire pourrait être réparé en France et d'indiquer dans ce cas les réparations provisoires permettant de l'amener dans un port de France ;

Dit que les experts choisis parmi les ingénieurs ou constructeurs les plus compétents seront désignés par M. le Consul de France à Cardiff auquel la Cour donne tous pouvoirs et délégation à cet effet ;

Dit que les experts avant de s'acquitter de leur mission devront prêter serment conformément à la loi ;

Dit qu'ils devront dresser un procès-verbal de leurs opérations, qui sera déposé au Greffe de la Cour d'appel de Paris

Digitized by Google

pour être ensuite par les parties conclu et par la Cour jugé ce qu'il appartiendra ;

Tous droits et dépens réservés. »

Du 16 juin 1903. — Prés. : M. Harel ; M. Blondel, av. gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre) et Delarue, avocats (1).

Observation. — Cette question a déjà été jugée dans le même sens, mais d'une façon peut-être moins nette, puisqu'il s'agissait d'un navire dans le port où siégeait le tribunal compétent pour statuer sur la validité du délaissement. Voyez Havre, 27 novembre 1894, ce Rec., X, p. 580 ; Rouen, 16 janvier 1895, *ibid.*, X, p. 760 et les notes.

L'autorité compétente pour prononcer la condamnation pour innavigabilité du navire en relâche dans un port étranger est, à l'égard des tiers et en général des intéressés au contrat de transport, le Consul de France (C. com., art. 237 ; loi du 13 août 1791 ; ordonnance du 29 octobre 1833, art. 32). Voyez Desjardins, t. II, nos 517-521.

Mais, dans les rapports entre assureur et assuré, il semble que la condamnation, prévue par l'article 10 de la police française et qui résulte de l'innavigabilité purement relative du navire, puisqu'elle dépend du fait que les réparations d'avaries dépasseront les trois quarts de la valeur agréée, puisse être prononcée par le tribunal saisi de la demande en validité du délaissement. Voyez Desjardins, t. VII, no 1548 *bis* ; De Valroger, t. IV, no 1731 ; Lyon-Caen et Renault, t. VI, no 1344 , Cassation, 3 juillet 1839, *Dalloz*, 1839, 1. 284, *Sirey*, 1839. 1. 849.

Il est, d'ailleurs, admis que les décisions consulaires, ou même judiciaires, lorsque l'assureur n'a pas été partie au procès, ne lient pas les juges français en matière de délaissement. Voyez Cassation, 27 avril 1887, ce Rec., III, p. 10 ; Bordeaux, 10 février 1894, *ibid.*, X, p. 182 ; Rouen, 23 janvier 1895, *ibid.*, X, p. 765 et les notes.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE RENNES

27 mai 1903

Pilotage. Arrêté du 23 août 1871. Troisième arrondissement maritime. Sous-arrondissement de Nantes. Non communication au Conseil d'Etat. Régularite incontestable. Loi du 31 mars 1903, art. 73. Décisions non passées en force de chose jugée. Application. Droits de pilotage. Action en restitution. Appel. Promulgation de la loi. Application. — Compétence. Actes administratifs. Interprétation. Tribunaux judiciaires. Incompétence. Obligations ou droits découlant de ces actes. Action. Validité des actes. Examen. Compétence. Tribunal de commerce. Pilotage. Droits. Perception indue. Action en restitution. Validité de l'aote administratif. Examen. Compétence. Décret du 12 septembre 1806, art. 50. Tribunal de commerce Droits de pilotage. Contestations. Attribution de compétence.

I. — Aux termes de l'article 73 de la loi du 31 mars 1903, ne peut être contestée, à raison de sa non communication au Conseil d'Etat, la régularité de l'arrêté du 23 août 1871 portant approbation des dispositions générales pour le pilotage dans le troisième arrondissement maritime et dans le sous-arrondissement de Nantes.

Cette disposition, que la dite loi déclare applicable à toutes les contestations autres que celles réglées par une décision passée en force de chose jugée, s'applique à l'action en restitution de droits de pilotage perçus en vertu de l'arrêté du 23 août 1871, basée sur l'irrégularité de cet arrêté et en cause d'appel au moment de la promulgation de la dite loi.

II. — Si les tribunaux judiciaires sont incompétents pour interpréter un acte administratif, ils sont au contraire compétents pour en examiner la validité et la force obligatoire, quand ils sont saisis d'une action tendant à la reconnaissance d'un droit ou à la sanction d'une obligation que cet acte aurait fait naître.

Ainsi le tribunal de commerce, saisi de l'action en restitution de droits de pilotage, basée sur l'irrégularité de l'acte administratif en vertu duquel ces droits ont été perçus, est compétent pour apprécier la validité de cet acte.

Au surplus, la compétence du tribunal de commerce résulte de l'article 50 du décret du 12 septembre 1806 sur le

Digitized by Google

pilotage, aux termes duquel toutes les contestations relatives aux droits de pilotage seront jugées par le tribunal de commerce.

COMPAGNIE DES BATEAUX A VAPEUR DU NORD C. PILOTES DE SAINT-NAZAIRE.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord réclame au sieur Crusson, pilote de la station de Saint-Nazaire, la restitution de droits de pilotage par lui perçus en vertu du règlement annexe au décret du 23 août 1871 ; qu'à l'appui de son action en répétition, elle prétend que ce règlement et ce décret sont sans valeur et sans force obligatoire ;

Attendu que les sieurs Robiou du Pont, en qualité d'ordonnateur des dépenses de la caisse de réserve du pilotage de la Loire, et Morel, comme président du conseil chargé du contrôle financier de la dite caisse, ont déclaré intervenir et ont, en première instance, conclu comme le sieur Crusson au rejet de la demande ;

Attendu que Crusson, Robiou du Pont et Morel ont régulièrement interjeté appel du jugement du Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, qui a accueilli la demande de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord et nommé un expert chargé de déterminer quels sont les droits de pilotage que la dite compagnie a payés en vertu du décret du 23 août 1871 ;

Attendu que le préfet maritime du troisième arrondissement, intervenant dans la cause d'appel par son déclinatoire en date du 3 février 1903, conclut à l'incompétence de la Cour par le motif que le litige implique interprétation d'un acte administratif et, par suite, ne saurait être soumis à l'appréciation de l'autorité judiciaire ;

Attendu que le déclinatoire d'incompétence est régulièrement introduit et qu'il y a lieu d'examiner si l'exception qu'il soulève doit être accueillie ;

Attendu que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord soutient que le décret du 23 août 1871, qui a déclaré exécutoire à titre provisoire un nouveau règlement pour le service du pilotage dans le troisième arrondissement maritime, est entaché de nullité et, par suite, sans effet, comme n'ayant pas été rendu en Conseil d'Etat dans la forme prescrite par le décret réglementaire du 12 décembre 1806, sur le service du pilotage ;

Digitized by Google

Mais attendu qu'elle ne conteste pas que le décret a été exactement appliqué dans ses dispositions ; qu'elle n'en discute ni le sens ni la portée et que, le texte étant clair, précis et accepté par toutes les parties, l'action en répétition dirigée contre Crusson est uniquement fondée sur ce que le dit décret serait sans force obligatoire ;

Attendu, par suite, que le litige soumis à la Cour n'implique pas l'interprétation du décret du 23 août 1871 et que la seule question soulevée est celle de la validité des perceptions opérées en vertu du dit décret ;

Attendu que, si les tribunaux judiciaires sont incompétents pour interpréter un acte administratif, ils sont, au contraire, compétents pour en examiner la validité et la force obligatoire quand ils sont valablement saisis d'une action tendant à la reconnaissance d'un droit ou ayant pour objet la sanction d'une obligation que cet acte aurait fait naître ;

Attendu que leur compétence est d'autant plus certaine que la solution de la question qui leur est légalement soumise est plus étroitement liée à l'appréciation de la force obligatoire de l'acte administratif invoqué ;

Attendu que, dans l'espèce, les appelants soutiennent que les droits ont été valablement perçus et que l'action en répétition, accueillie par les premiers juges, doit être rejetée ; que la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord prétend, au contraire, établir l'inexistence légale de l'obligation qu'elle a exécutée ; que, dans ces conditions, l'examen du litige dont la Cour est compétemment saisie est inséparable de l'appréciation de la validité du décret en vertu duquel les droits de pilotage ont été payés ;

Attendu, au surplus, qu'outre les motifs tirés de ces principes généraux, il n'est pas douteux que les tribunaux judiciaires sont compétents pour statuer sur les litiges dont un texte formel leur a attribué la connaissance ;

Attendu que l'article 30 du décret du 23 août 1871 porte que toutes contestations relatives aux droits de pilotage seront réglées sommairement et sans frais par le commissaire de l'inscription maritime et le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix « sans que ce règlement purement officieux puisse ôter aux parties qui n'en seraient pas satisfaites le droit de faire prononcer judiciairement sur ces contestations par le tribunal de commerce, conformément à l'article 58 du décret du 12 décembre 1806 » ;

Digitized by Google

Attendu que le dit article 50 du décret de 1806 édicte que toutes les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes « seront jugées par le tribunal de commerce » ;

Attendu, en conséquence, que l'exception proposée ne saurait être accueillie ;

Attendu, d'autre part, que la situation qui fait l'objet du débat a été réglée par la loi du 31 mars 1903, qui dispose dans son article 76 que : « Ne peut être contestée, à raison de sa non communication au Conseil d'Etat ou à la commission provisoire instituée par décret du 14 septembre 1870, la régularité de l'arrêté du chef du pouvoir exécutif du 23 août 1871, portant approbation, à titre provisoire, des dispositions générales pour le pilotage dans le troisième arrondissemeut maritime et des dispositions spéciales pour le pilotage dans le sous-arrondissement de Nantes. La présente disposition est applicable à toutes les contestations autres que celles réglées par une décision de justice passée en force de chose jugée » ; qu'en présence de ces termes formels, cette disposition est applicable à la contestation soumise à la Cour et qui n'avait pas encore reçu de solution avant la promulgation de la loi ; qu'il s'en suit que l'action de la Compagnie des bateaux à vapeur, qui reposait uniquement sur l'irrégularité de l'arrêté du chef du pouvoir exécutif du 23 août 1871, se trouve dénuée de fondement ;

Par ces motifs,

Dit et juge qu'elle a été compétemment saisie ;

Dit n'y avoir lieu à renvoyer à une audience ultérieure pour être plaidé au fond ;

Condamne l'appelant à l'amende et aux dépens de première instance et d'appel ;

Déboute les parties de toutes leurs autres demandes, fins et conclusions. »

Du 27 mai 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Maulion, 1er prés. ; M. Canac, av. gén. ; plaid. : Mes Gautté (du barreau de Nantes) et Le Borgne, avocats.

Observations. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, dont était appel, du 27 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 672 et la note.

II. — Il semble, d'après la doctrine et la jurisprudence, que l'autorité judiciaire est en principe aussi bien incompétente

Digitized by Google

pour interpréter les actes administratifs que pour en apprécier la légalité. Mais il est certaines catégories d'actes administratifs, parmi lesquels les actes réglementaires, que les tribunaux judiciaires peuvent à la fois interpréter et refuser d'appliquer comme irrégulièrement rendus (arg. art. 471, § 15, C. pén.). Les actes établissant des tarifs ont d'ailleurs le caractère d'actes réglementaires. Voyez les décisions et autorités citées sur tous ces points, Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Acte administratif*, n°s 72 et suiv.

COUR D'APPEL D'AIX

10 décembre 1902

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Police. Clause. Perte des marchandises. Justification. Certificat dressé par trois notables et contresigné par l'Administration des douanes. Certificat certifié par un préposé des douanes. Condition non remplie. Assuré. Droit à indemnité. Déchéance.

Lorsqu'une clause de la police d'une assurance sur facultés impose, pour que les assureurs répondent de la perte des marchandises, que cette perte soit justifiée par un certificat signé par trois notables du pays et contresigné par l'Administration des douanes, le certificat certifié simplement par un préposé des douanes ne satisfait pas aux conditions de la police et, par suite, l'assuré est déchu de tout droit à indemnité à l'égard des assureurs.

Dumas et Cie c. Assureurs.

ARRÊT

« La Cour,
Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,
Confirme. »

Du 10 décembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Abram et Drujon, avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 20 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 456 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

19 février 1903

Navire. Saisie. Procès-verbal. Art. 200 C. com. Noms du propriétaire et du capitaine. Omission. Absence de nullité. Nom du créancier. Enonciation du titre. Formalités substantielles. Noms du capitaine et du propriétaire. Formalités non substantielles. Indication de la partie saisie suffisante. — Navire. Saisie. Appel. Art. 732 C. pr. civ. Signification au greffier du tribunal. Loi du 10 juillet 1885. Formalité non exigée.

Navires : « Favori » et « Etoile du Matin ».

I. — La mention des noms du propriétaire et du capitaine du navire saisi, prescrite dans le procès-verbal de saisie par l'article 200 du Code de commerce n'est pas exigée à peine de nullité. Il faut en effet distinguer parmi les formalités prévues par le dit article celles qui sont substantielles, comme l'énonciation du nom du créancier et de son titre, et celles qui n'ont qu'une importance secondaire, comme la mention des noms du capitaine et du propriétaire, ce dernier étant d'ailleurs suffisamment désigné par l'indication de la partie saisie.

II. — La loi du 10 juillet 1885 n'ayant pas compris l'article 732 du Code de procédure civile au nombre de ceux applicables en matière de saisie de navire, la signification de l'appel au greffier du tribunal, prévue par cet article, n'est pas prescrite en matière de saisie de navire.

MALESPINE ET CIE c. COSTE ET LAINÉ.

Le Tribunal civil de Marseille avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que par exploits de Rondony, huissier à Marseille, en date des 4 et 5 mars 1901, enregistrés, le sieur Lainé a fait procéder à la saisie réelle des navires le *Favori* et l'*Etoile du Matin*, ancrés dans ce port de Marseille et affectés par les sieurs Malespine et Cie à la garantie de la créance de Lainé ;

Que les sieurs Malespine et Cie ont d'abord soulevé la nullité des dites saisies en indiquant que les procès-verbaux de

Digitized by Google

saisie ne contenaient pas les noms des propriétaires et des capitaines des navires saisis ;

Mais attendu que cette demande en nullité n'est nullement fondée, ces mentions n'étant pas prescrites à peine de nullité en l'espèce et que d'ailleurs les sieurs Malespine et Cie, ainsi que le sieur Coste, nommé liquidateur des sieurs Malespine et Cie, n'ont pas soutenu ce moyen dans les conclusions signifiées depuis la liquidation judiciaire des dits Malespine et Cie ;

Qu'ils se contentent de conclure purement et simplement au déboutement de la demande du sieur Lainé ;

Attendu que la procédure suivie par le sieur Lainé est régulière et que ce dernier procède en vertu d'un titre exécutoire ; qu'il y a donc lieu d'ordonner la vente en déboutant les sieurs Malespine et Cie et le sieur Coste, ès qualité, de leur demande en nullité de saisies ;

Par ces motifs,

Déboute les sieurs Malespine et Cie et le sieur Coste, leur liquidateur, de la demande en nullité des saisies pratiquées à l'encontre des dits sieurs Malespine et Cie par exploits de Rondony, huissier à Marseille, en date des 4 et 5 mars 1901, enregistrés ;

En conséquence, déclare bonnes et valables les dites saisies ;

Ordonne la vente aux enchères publiques, par-devant la chambre des criées du Tribunal civil de céans...

Déclare les dépens privilégiés, payables en sus du prix par les adjudicataires futurs... »

Du 9 juillet 1902. — Prés. : M. Abram, vice-prés.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Sur la fin de non recevoir soulevée par l'intimé et tirée de ce que l'appel n'aurait pas été signifié au greffier du Tribunal et visé par lui conformément à l'article 732 du Code de procédure civile :

Attendu que cette formalité n'est prescrite par aucun texte, qu'elle est au surplus sans intérêt, soit pour le poursuivant, soit pour la partie saisie ;

Que la loi du 10 juillet 1885 n'a pas compris l'article 732 du Code de procédure civile au nombre de ceux qu'elle a

Digitized by Google

rendus applicables en matière de saisie de navire, que l'appel est donc recevable;

Sur l'exception de nullité de la saisie proposée par les appelants et fondée sur l'omission, dans le procès-verbal de saisie, du nom du propriétaire et du nom du capitaine du navire saisi :

Attendu que cette mention est en effet exigée par le cinquième paragraphe de l'article 200 du Code de commerce, mais non à peine de nullité; qu'il y a à distinguer dans les formalités édictées par le dit article 200 celles qui sont substantielles et indispensables à l'existence de l'acte, par exemple l'énonciation du nom du créancier et du titre en vertu duquel il agit, et celles au contraire qui n'ont qu'une importance secondaire et dont l'absence est indifférente au point de vue de la défense en saisie ;

Que dans l'espèce le propriétaire du navire était suffisamment désigné par l'indication de la partie saisie et qu'il était sans intérêt de porter à la connaissance du capitaine, qui est un simple préposé de cette partie, la mesure d'exécution à laquelle il avait été procédé et qui a dû lui être signifiée ;

Qu'il n'y a pas lieu en conséquence de dire droit à l'exception de nullité ;

Au fond :

Adoptant les motifs des premiers juges et, en ce qui touche le sursis subsidiairement réclamé au nom des appelants :

Attendu que le poursuivant déclare énergiquement s'y opposer et que toute mesure susceptible de retarder l'adjudication à laquelle il tend, est une atteinte portée à ses droits légitimes ;

Qu'en outre, l'avantage que les créanciers de Malespine et Cie espèrent retirer du sursis est incertain puisqu'on ne sait pas si la demoiselle Gilles aura les moyens ou la volonté d'exécuter sur le bateau l'*Etoile du Matin* les réparations que, par un arrêt récent, la Cour a déclarées obligatoires pour elle et que, dans l'hypothèse où ces réparations seraient effectuées, il n'est pas sûr que le prix d'adjudication en soit augmenté d'une somme égale au prix qu'elles auraient coûté ;

Par ces motifs,

Reçoit Malespine et Cie et le sieur Coste, ès qualité, dans leur appel ;

Dit et déclare valables les saisies auxquelles il a été procédé par l'huissier Rondony les 4 et 5 mars 1901 des navires le

Digitized by Google

Favori et l'*Etoile du Matin* et, statuant au fond, confirme le jugement dont est appel pour être exécuté suivant sa forme et teneur...

Condamne les appelants à l'amende et aux dépens tant de première instance que d'appel, qui seront en tout cas employés en frais privilégiés, payables en sus du prix par les futurs adjudicataires. »

Du 19 février 1903. — 1re ch. — Prés.: M. Mallet, prés.; M. Arrighi, av. gén.; plaid. : Mes Abram et Bagarry, avocats.

Observations. — I. — Le Code de commerce n'ayant pas prescrit à peine de nullité les mentions qui doivent figurer dans le procès-verbal de saisie du navire, il y a lieu d'appliquer la théorie des formalités substantielles. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1749. Quelles sont les formalités substantielles dont l'omission entraînera la nullité du procès-verbal? Voyez Vidal-Naquet, *De la saisie et vente des navires*, ce Rec., III, p. 375; Tunis, 25 octobre 1893, *ibid.*, X, p. 110.

II. — En sens contraire, pour l'application de l'art. 732 C. pr. civ. en matière de saisie de navire, voyez Vidal-Naquet, *De la saisie et vente des navires*, ce Rec., III, p. 651.

COUR D'APPEL D'AIX

26 mai 1903

Affrètement. Armateur. Port. Navire à flot. Chargement trop considérable. Faute. Affrètement. Clause: « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge.

Navire: « Cogent ».

L'armateur commet une faute en prenant un chargement supérieur à celui qu'il sait pouvoir mener sûrement à flot au port de destination; si donc il ne peut entrer au port, les frais de l'allégement fait en rade et les surestaries qui en résultent sont à sa charge.

Digitized by Google

Il en est ainsi lorsqu'aux termes de la charte-partie, le chargement doit être livré sous palan au port de destination ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer étant toujours à flot et que l'armateur, sachant que l'entrée du port de destination est interdite aux navires calant un certain nombre de pieds, prend un chargement trop considérable.

CAP. SCOTT c. VIAL ET AGIUS ET Cie.

Le Tribunal de commerce de Nice avait rendu le jugement suivant:

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, par exploit de Borzone, huissier à Nice, en date du 30 janvier 1902, Robert Scott a fait assigner J.-B. Vial en paiement de:

1° La somme de 390 fr. 20, montant de frais d'allégement qu'il a dû faire dans la rade de Villefranche, n'ayant pu, à raison du tirant d'eau du navire, entrer sûrement au port de Nice;

2° Celle de 1.308 fr. 50, montant de deux jours et demi de surestaries occasionnées par cet événement;

Attendu qu'il s'agit au procès d'un chargement de charbon expédié par T. Agius, de Newcastle, sur le vapeur *Cogent*, appartenant à James Westœll, affrété suivant charte-partie en date du 23 novembre 1901, aux termes de laquelle notamment le chargement devait être livré à J.-B. Vial, consignataire, sous palan, dans le port de Nice, ou aussi près que le navire pourrait sûrement débarquer étant toujours à flot;

Attendu que, pour justifier les opérations d'allège faites à Villefranche et les frais subséquents, le demandeur s'appuie sur une circulaire du capitaine du port de Nice en date du 12 août 1901, qui a interdit l'entrée dans le port de Nice de navires calant plus de dix-neuf pieds, et qu'il avait dû obéir aux injonctions de l'autorité;

Attendu qu'il résulte de cette circulaire, des explications fournies à la barre, que la décision du capitaine du port a été motivée par l'échouement au port de Nice, en août 1901, du vapeur *William Adanson*, appartenant au même propriétaire que le *Cogent*;

Que, par suite, ce propriétaire n'a pu ignorer ni l'insuffisance de profondeur d'eau du port de Nice pour ses navires,

Digitized by Google

ni même la circulaire précitée adressée à tous les courtiers maritimes pour la communiquer à leurs clients;

Qu'il a donc, dans l'un ou l'autre cas, commis une faute en prenant un chargement supérieur à celui qu'il savait pouvoir mener sûrement à flot dans le port de Nice;

Qu'il ne peut dès lors, ni par lui-même, ni par le capitaine, son mandataire, se faire rembourser des frais découlant de cette faute;

Qu'en l'état, il devient inutile d'examiner la demande en garantie formulée par J.-B. Vial contre T. Agius, suivant exploit de Toesca, huissier, du dix mars 1902;

Par ces motifs,

Déboute Scott de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 25 avril 1902. — Prés. : M. Malvano; plaid. : Mes Pilatte et Alardi, avocats.

Sur appel:

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que Ed. T. Agius et Cie n'ont pas constitué avoué quoique régulièrement assignés et qu'il échet de donner défaut contre eux;

Au fond :

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges et considérant qu'il n'y a plus lieu dès lors à statuer sur l'appel éventuel formé par Vial vis-à-vis de Ed. T. Agius et Cie;

Par ces motifs,

Donne défaut contre Ed.T. Agius et Cie qui avaient été assignés en garantie par Vial et, statuant contradictoirement à l'égard de l'appelant principal et de l'intimé, confirme le jugement entrepris qui sortira son plein et entier effet;

Condamne le capitaine Robert Scott à l'amende et aux dépens. »

Du 26 mai 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Giraud, 1er prés.; M. Arrighi, av. gén.; plaid. : Mes Pilatte (du barreau de Nice) et Drujon, avocats.

Observation. — Les frais d'allégement du navire nécessité par son excès de tirant d'eau sont-ils à la charge du capitaine? Quel est dans ce cas l'effet de la clause « ou aussi près que le navire pourra débarquer, toujours à flot »? Voyez Aix,

Digitized by Google

1er mai 1902, ce Rec., XVII, p. 719 et la jurisprudence en note.

Lorsque le débarquement a été retardé par la faute du capitaine, ce dernier ne saurait avoir droit à des surestaries. Voyez Rouen, 14 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 298 et la note. Comp. Rouen, 19 novembre 1888, *H.*, 89.2.104.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

3 février 1903

Fret. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affréteur. Retrait Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû. — Avaries communes. Echouement Partie de la cargaison. Débarquement dans l'intérêt commun. Avaries. Réembarquement impossible. Affréteur. Délai pour trouver des marchandises en remplacement. Surestaries. Avaries communes.

Navire : « Rokeby ».

I. — Lorsque, à la suite d'un échouement, des marchandises avariées ont dû être débarquées, il n'y a pas retirement de la marchandise dans les termes de l'article 293 C. com.

L'affréteur a le droit de remplacer ces marchandises par d'autres, sans être tenu de payer un nouveau fret.

II. — Lorsque, à la suite d'un échouement, une partie de la cargaison a été débarquée dans l'intérêt commun et n'a pu être réembarquée à cause de son état défectueux, les surestaries encourues pendant le délai nécessaire à l'affréteur pour se procurer des marchandises en remplacement sont avaries communes.

Cap. Yule et Geo Pyman and Co c. Dewulf frères et fils et Denis frères.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Denis frères ont agi conformément aux instructions de Dewulf frères et fils, affréteurs et chargeurs du *Rokeby ;*

Attendu qu'en cette qualité, Dewulf frères et fils ne peuvent opposer au capitaine, au sujet du libellé des connaissements,

Digitized by Google

les fins de non-recevoir réservées aux tiers porteurs des documents ;

Attendu que le *Rokeby*, après un échouement en rivière, rentra en relâche à Saïgon ;

Attendu qu'il avait dû débarquer et laisser sur le lieu de son échouement et à Saïgon même, une partie de son chargement, qui ne put être réembarquée à cause de son état ;

Attendu qu'environ 6.000 balles avariées furent remplacées en temps utile par la même quantité de balles saines ;

Attendu qu'au moment de terminer le rechargement, les experts déclarèrent s'opposer au réembarquement d'environ 3.600 balles dont l'état d'avarie ne permettait pas la remise à bord ;

Attendu qu'en effet, le 21 mai, le capitaine Yule déclarait à Denis frères que, 3.598 balles sur celles débarquées n'ayant pas été remises à bord, il avait encore place suffisante pour prendre pareil nombre de balles, protestait contre ce manquant et réclamait un faux fret sur cette quantité ;

Attendu que des mesures furent prises pour compléter le chargement conformément aux déclarations du capitaine à qui les chargeurs dirent toutefois qu'il devrait attendre quelques jours sous réserves de ses droits ;

Attendu néanmoins que celui-ci prétend se faire payer en même temps le fret sur son chargement tel qu'il était à son départ de Saïgon, le 24 mars, et le fret sur les marchandises transportées en remplacement des riz débarqués à la suite de l'échouement ;

Mais attendu qu'il n'y a pas lieu à l'application de l'article 293 du Code de commerce invoqué par le capitaine ;

Attendu qu'en effet il n'y a pas eu retirement de la marchandise par le chargeur ;

Attendu que cette marchandise avait à peine quitté le port de charge ; que, par suite de l'échouement du navire, elle a dû être mise à terre par les soins du capitaine ou des experts ;

Attendu que le capitaine ne pouvait pas se refuser au réembarquement des marchandises ou à leur remplacement par une même quantité ;

Attendu que sa prétention équivaudrait à se faire payer deux fois pour une même quantité de marchandises et à percevoir un fret sur une quantité de marchandises supérieure à celle que son navire peut transporter ;

Attendu toutefois qu'il ne saurait souffrir du retard anor-

Digitized by Google

mal apporté à la mise à bord du complément de son chargement ;

Attendu que la protestation qui accompagnait sa déclaration du manquant de chargement, le 21 mai, est précisée par les communications presque quotidiennes échangées les jours suivants avec Denis frères ;

Attendu que ceux-ci ont donc été mis en demeure de compléter le chargement dès le 21 mai ;

Attendu que cette opération nécessitait au moins 2 jours et eût pu par conséquent être terminée le 23 ;

Attendu toutefois que, par suite de la difficulté de se procurer les 3.600 balles complémentaires, celles-ci ne purent être mises à bord que les 27 et 28 ;

Attendu que le capitaine n'était pas obligé d'attendre à Saïgon des papiers utiles seulement au port de reste où ils pouvaient d'ailleurs arriver avant lui ;

Attendu en conséquence qu'il lui est dû cinq jours de surestaries ;

Attendu que ce retard n'est imputable ni à Dewulf frères et fils, ni à Denis frères, leurs agents, à la charge desquels il n'est argué d'aucune faute ; qu'il est le résultat direct des mesures prises pour le salut commun ;

Attendu qu'il y a donc lieu de porter de ce chef en avaries communes la somme de 5.146 fr. 95 ;

Quant aux autres chefs en discussion :

Attendu qu'ils ne seront utilement débattus qu'avec le règlement des avaries communes ;

Par ces motifs,

Met Denis frères hors d'instance sans dépens ;

Déboute le capitaine Yule de sa demande en paiement d'un fret sur la marchandise réembarquée en remplacement de celle avariée ; déclare avaries communes la somme de 5.146 fr. 95 pour 5 jours de surestaries du *Rokeby* à Saïgon ;

Donne acte à Dewulf frères et fils de leurs réserves concernant les autres chefs de la demande qui seront discutés lors du règlement des avaries communes ;

Déclare avaries communes les dépens du présent jugement. »

Du 3 février 1903. — Prés. : M. Ladureau, prés. ; plaid. : Mes Bultheel, Cavrois et Terquem, avocats (1).

(1) Communication de Me Bultheel, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

Observations. — I. — Voyez sur ce qu'il faut entendre par retirement des marchandises, Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t.V, n° 776. Le Tribunal de commerce d'Anvers a admis qu'il y avait retirement dans une espèce identique à celle du jugement rapporté. Voyez Anvers, 31 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 169 et la note. Mais ce jugement ne se prononce pas sur la question de savoir si l'affréteur peut remplacer les marchandises débarquées par d'autres, sans payer un nouveau fret. Comp. Havre, 4 juin 1890, *ibid.*, VI, p. 166 ; Tribunal supérieur hanséatique, 14 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 535 ; Haute Cour de justice, 28 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 698 ; Cour de district sud de New-York, 21 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 682 ; Copenhague, 5 avril 1900, *ibid.*, XVII, p. 353 ; Bruxelles, 16 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 375 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Dunkerque rendu dans la même affaire, du 17 février 1903, ce Rec., XIX, p. 208. Ce jugement classe également en avaries communes les frais d'embarquement des marchandises prises en remplacement, par application, semble-t-il, des Règles d'York et d'Anvers. Comp. Cassation de Turin, 7 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 114 et les décisions précitées.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

17 février 1903

Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers. Avaries particulières. Réparations nécessaires pour continuer le voyage. Caractère provisoire. Chômage. Avaries particulières. Intérêt commun. Frais de débarquement et de relâche évités. Avaries communes. — Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises débarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes. — Cargaison. Manipulation dans l'intérêt commun. Conséquence. Mauvais conditionnement. Port de destination. Débarquement. Frais supplémentaires. Avaries communes. — Gages de l'équipage. Admission en avaries communes. Travaux hors d'heure. Gages supplémentaires. Admission. Capitaine. Travail extraordinaire. Droit d'employer l'équipage. Rémunération spéciale. — Avaries communes. Gages et vivres de l'équipage. Surestaries. Cumul. Impossibilité. — Avaries communes. Salvage Association. Intérêt de l'armateur. Frais Avaries particulières. — Avaries communes. Règlement. Courtier du navire. Rôle. Conseil du capitaine. Conducteur du navire. Intérêt commun. Fin de sa mission Expert répartiteur. Renseignements fournis. Homologation du règlement. Commission. Usage. Avaries communes. — Avaries communes. Discussion. Consignataire du navire appelé. Réclamateur unique. Commission. Usages. Avaries communes. — Règle X d'York et d'Anvers. Magasinage. Frais. Surveillance et conservation des marchandises. Assimilation. — Allègement. Déchargement. Admission en avaries communes Séjour sur quai. Port de relâche. Avaries. Pertes. Règle XII d'York et d'Anvers. Avaries communes. — Avarie commune. Cargaison. Partie avariée. Autre partie. Séjour en cale. Dépréciation normale. Terme de comparaison. Appréciation de l'avarie commune. — Avaries communes. Cargaison. Perte. Freinte de route. Déduction. Calcul. Constatations faites au débarquement. — Avaries communes. Intérêts. Usage. 5 0/0 l'an.

Navire : « Rokeby ».

I. — Dans un règlement d'avaries régi par les Règles d'York et d'Anvers, les réparations d'avaries particulières, même si elles ont un caractère provisoire et sont nécessaires pour que le navire puisse continuer son voyage, ne doivent

Digitized by Google

pas être classées en avaries communes, à moins qu'elles n'aient été faites dans l'intérêt commun, par exemple pour éviter des frais de déchargement d'une partie de la cargaison ou des frais de relâche.

Il en est de même du chômage du navire pendant les réparations.

II. — Sont avaries communes, au moins d'après les Règles d'York et d'Anvers, les frais d'embarquement des marchandises chargées au port de relâche pour remplacer celles qui ont été débarquées sur le lieu de l'échouement ou au port de relâche et n'ont pu être réembarquées à cause de leur état défectueux.

III. — Sont avaries communes les frais supplémentaires de débarquement, qui ont été nécessités par le mauvais conditionnement de la cargaison, dû aux manipulations auxquelles elle a été soumise dans l'intérêt commun.

IV. — Les gages de l'équipage admis en avaries communes doivent comprendre les gages supplémentaires pour travaux hors d'heure, le capitaine pouvant employer l'équipage à un travail extraordinaire moyennant une rémunération spéciale.

V. — Dans un règlement d'avaries communes, les vivres et gages de l'équipage ne peuvent être cumulés avec les surestaries.

VI. — Les sommes payées à la Salvage Association, chargée uniquement de la sauvegarde des intérêts de l'armateur, sont avaries particulières.

VII. — Dans un règlement d'avaries communes le courtier du navire n'agit pas seulement comme conseil du capitaine, mais aussi comme conducteur du navire et dans l'intérêt commun des réclamateurs et du navire ; et sa mission n'est terminée que lorsqu'il a fourni à l'expert répartiteur les renseignements nécessaires et dans la plupart des cas obtenu l'homologation du règlement.

Aussi sa commission jusqu'à ce moment est-elle classée en avaries communes d'après un usage constant.

VIII. — Il en est de même de la commission due au consignataire du navire appelé à la discussion des avaries, alors même qu'il est principal ou unique réclamateur de la cargaison.

IX. — Les frais de surveillance et de conservation de la

Digitized by Google

marchandise ont le caractère de frais de magasinage admis en avaries communes par la Règle X d'York et d'Anvers.

X. — Lorsque l'allégement ou le déchargement d'une marchandise est avarie commune, l'avarie ou la perte qui se produisent au cours de ces opérations ou pendant le séjour sur quai au port de relâche, sont avaries communes d'après la Règle XII d'York et d'Anvers.

XI. — Lorsque, à la suite d'une avarie commune, une partie de la cargaison a été avariée, et que l'autre partie a normalement et par le seul fait du séjour en cale subi une dépréciation, c'est la valeur actuelle de cette dernière partie, et non la valeur à l'état sain de la cargaison, qui doit servir de terme de comparaison pour apprécier les dommages survenus à la partie avariée.

XII. — La perte d'une partie de la cargaison ne peut être admise en avaries communes que sous déduction de la freinte de route, calculée d'après les constatations faites au débarquement.

XIII. — Il est dû, d'après l'usage, des intérêts au taux de 5 o/o l'an sur le montant des avaries communes.

CAP. YULE ET GEO PYMAN AND C° C. DEWULF FRÈRES ET FILS ET HERBART ET FILS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Yule demande le classement en avaries communes des réparations faites à Saïgon pour permettre au navire de continuer son voyage ;

Attendu que les avaries réparées ont pour cause l'échouement fortuit du navire ;

Attendu que le caractère provisoire de ces réparations est contesté ;

Attendu qu'il résulte du rapport des experts que certaines des réparations effectuées à Saïgon ont un caractère définitif, une réparation de fortune ayant été jugée insuffisante ;

Attendu, au surplus, même en ce qui concerne les réparations ayant un caractère provisoire, que ces réparations, étant des réparations d'avaries particulières, sont en principe des avaries particulières ;

Attendu qu'elles ne perdraient ce caractère que s'il était établi qu'elles ont profité à l'intérêt commun, soit en évitant

Digitized by Google

le déchargement d'une partie de la cargaison, soit en économisant des frais de relâche ;

Attendu qu'il n'en est pas ainsi en l'espèce ;

Attendu que le capitaine avait pris l'engagement de transporter à Dunkerque sa cargaison de riz ;

Attendu que les cales 2 et 3 étaient restées étanches ; qu'il n'y a pas eu à y toucher ;

Attendu que les riz des cales 1 et 4 ont été en partie débarqués tant pour aider au renflouement du navire que pour permettre d'effectuer les réparations nécessaires ;

Attendu que ces riz n'ont en rien bénéficié de cette opération, tant au point de vue de leur qualité, ainsi que le constatent les experts, qu'au point de vue d'une économie des frais de relâche ;

Attendu que le capitaine a simplement fait son devoir en prenant toutes les mesures nécessaires à la mise en état du navire pour la continuation de son voyage ;

Attendu donc que les réparations du navire, ses avaries à son entrée en cale sèche et son chômage pendant le temps employé aux dites réparations sont avaries particulières ;

Attendu au contraire que le compte de $ 944,52 pour frais d'embarquement des marchandises en remplacement doit être classé en avaries communes ;

Attendu en effet que cette dépense est la conséquence directe des mesures prises pour le salut commun ;

Attendu que l'admission en avaries communes des sacrifices matériels n'est pas contestée ;

Attendu que les réparations à faire au water-ballast n'ont pas été constatées au port de reste et que les parties intéressées n'ont même pas été appelées à les reconnaître lors de l'arrivée du navire en Angleterre ;

Qu'il y a donc lieu d'admettre la fin de non recevoir opposée au capitaine ;

Quant aux gages supplémentaires pour travaux hors d'heure :

Attendu que le capitaine est juge des travaux à exécuter, surtout dans les circonstances exceptionnelles ; que rien ne lui interdit d'employer hors d'heure et de rémunérer les hommes de son équipage comme tous autres ouvriers ;

Attendu que les gages supplémentaires doivent donc être admis en avaries communes ;

Attendu qu'il y aura lieu de tenir compte des cinq jours de

Digitized by Google

surestaries accordés par un précédent jugement (1) au capitaine Yule et d'éviter un double emploi de vivres et gages de l'équipage pendant cette période ;

Attendu qu'il est justifié que les frais supplémentaires au déchargement à Dunkerque ont été nécessités par les mesures prises en Cochinchine dans l'intérêt commun, que les dits frais sont avaries communes ;

Attendu que le compte de la Salvage association est avaries particulières, parce qu'elle a été chargée uniquement de la sauvegarde des intérêts des armateurs ;

Attendu que les frais de procédure à Dunkerque ne sont pas contestés ;

Quant à la commission des courtiers :

Attendu qu'elle lui est attribuée en vertu d'un usage ininterrompu ;

Attendu que particulièrement, en cas d'avaries grosses, le courtier n'agit pas seulement comme conseil du capitaine, qu'il est conducteur du navire, agissant jusqu'à la prise de livraison des marchandises par les réclamateurs au nom des deux intérêts qui sont encore réunis et sauvegardant leurs droits ;

Attendu que la mission du courtier n'est terminée que quand il a fourni à l'expert répartiteur les renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission et, dans la plupart des cas, obtenu, au nom du capitaine, l'homologation du règlement d'avaries communes provoquée par la partie la plus diligente ;

Attendu que la commission du consignataire également consacrée par l'usage se justifie par ce fait qu'il n'y a pas d'opération commerciale gratuite à moins de convention contraire ;

Attendu que le capitaine appelle le consignataire à la discussion des avaries communes ; qu'il a intérêt à sa comparution ;

Attendu que le fait par le consignataire d'être réclamateur unique ou principal réclamateur de la cargaison, ne modifie aucunement sa situation vis-à-vis du capitaine auquel il peut être appelé dans l'un et l'autre cas à rendre les mêmes services ;

Sur la demande reconventionnelle :

Attendu que les seuls frais contestés sont ceux de surveillance et ceux dits de conservation de la marchandise ; mais

(1) Dunkerque, 3 février 1903, *suprà*, p. 204.

Digitized by Google

attendu qu'il n'a pas été fait de dépenses spéciales pour la bonification de la marchandise ;

Attendu que les frais de surveillance et autres ont le caractère de frais de magasinage admis en avaries communes par la Règle X d'York et d'Anvers ;

Attendu qu'il résulte du rapport des experts que 1.689 balles vendues au cap Saint-Jacques ont été débarquées, au moins en partie, en état d'avarie ;

Attendu que ces riz ont été retirés de la partie du navire atteinte par l'eau de mer, dès le 24 mars, lors de l'échouement fortuit ;

Attendu que la perte doit donc, en partie, être supportée par le chargement ; que l'expert aura à établir la part revenant aux avaries communes ;

Quant aux 246 balles manquant au déchargement à Dunkerque :

Attendu que leur valeur doit être classée en avaries communes, cette perte étant le résultat de l'allégement au cap Saint-Jacques et des manipulations de la cargaison à Saïgon ;

Attendu qu'il y a lieu de classer également en avaries communes la perte sur 2.970 balles avariées sur le quai à Saïgon ;

Attendu en effet que, d'après les experts, ces riz ont été débarqués à l'état sain, que toutes les précautions ont été prises pour les protéger contre toute avarie ;

Attendu néanmoins qu'elles sont restées exposées à toutes les intempéries pendant leur séjour prolongé sur quai ;

Que le dommage occasionné de ce chef était inévitable ;

Attendu donc que, les frais de leur déchargement étant avaries grosses, ce fait, d'après la Règle XII, fixe le classement du dommage dont s'agit ;

Attendu que les riz des cales 2 et 3 ont été débarqués à Dunkerque, sans qu'il y ait été touché depuis le premier chargement du *Rokeby* à Saïgon ;

Attendu que ces riz ont néanmoins subi une dépréciation que l'expert attribue à leur long séjour en cale ;

Attendu cependant qu'il n'est justifié d'aucun échauffement de cette marchandise ;

Attendu d'autre part que la durée de son séjour en cale ne dépasse pas le temps d'un voyage de Cochinchine en France, prolongé par des incidents de navigation susceptibles de se produire ;

Digitized by Google

Attendu que les réclamateurs n'ont point formulé de demande pour le classement en avaries communes des riz chargés dans les cales 2 et 3 ;

Attendu qu'à bon droit le capitaine Yule prétend que les riz des cales 1 et 4 étaient, à leur premier embarquement, placés dans les mêmes conditions que ceux des cales 2 et 3 ; que, par conséquent, s'il n'était survenu aucun événement, toute la cargaison eût été délivrée à Dunkerque dans un état général uniforme, l'état des riz des cales 2 et 3 ;

Attendu que le capitaine demande donc que la valeur de ces riz soit prise pour terme de comparaison, au lieu de la valeur à l'état sain ;

Attendu qu'il y a lieu d'appliquer cette règle aux dommages éprouvés par les riz des cales 1 et 4 débarqués à Saïgon ;

En ce qui concerne les dommages constatés sur les 3.946 balles de la cale 4 :

Attendu que c'est par simple hypothèse que l'expert fixe à un tiers la proportion dans laquelle ces balles ont été avariées par le contact avec les 7.142 balles réembarquées dans cette cale après un séjour à quai ;

Attendu que rien ne justifie cette hypothèse ;

Attendu que les balles embarquées dans la cale 1 en remplacement des balles laissées à Saïgon ont été également en contact avec des balles réembarquées dans les mêmes conditions après un séjour aussi prolongé sur le quai ;

Attendu qu'aucune réclamation n'a été faite pour dommage à ces 9.000 balles ;

Attendu qu'il n'y a donc pas lieu d'admettre que le contact des balles réembarquées ait pu produire dans la cale 4 un effet qu'il n'a pas produit dans la cale 1 ;

Attendu que le capitaine admet le classement en avaries communes, des frais engagés pour la protection des intérêts de la cargaison ;

Attendu qu'il est dû selon l'usage des intérêts à 5 o/o l'an sur le montant des avaries communes ;

Attendu que l'expert auquel le Tribunal a confié la répartition appréciera selon l'usage, en tenant compte des dépenses faites dans l'intérêt commun où à l'occasion des mesures prises dans l'intérêt commun, les sommes à porter en avaries communes dans les dépenses de correspondance et autres faites par le capitaine au cap Saint-Jacques et à Saïgon, les dépenses de transport et déchargement de la marchandise et autres aux

Digitized by Google

dits lieux celles du compte de Denis frères s'élevant à $ 3.174,82, celles d'envoi des 80.000 francs, avec ses accessoires, et celles des frais de caution des deux parties, ainsi que ceux de traduction, les frais de séjour à quai et en hangar, entrée et sortie de hangar;

Attendu que l'expert aura aussi à déterminer, d'après le résultat constaté au déchargement, quelle est la freinte à déduire de la perte en poids de la cargaison et la part à supporter par les avaries grosses dans la perte subie par les 1.689 balles riz vendus au cap Saint-Jacques ;

Par ces motifs,

Admet en avaries communes, pour être supportées comme telles conformément à la loi, en outre des sommes portées en avaries grosses au jugement du 3 février courant: 1° les sacrifices matériels faits par le navire au cap Saint-Jacques et à Saïgon; 2° la somme de $ 944,52 payée par le capitaine pour embarquement de riz en remplacement; 3° les gages supplémentaires de l'équipage pour travaux hors d'heure pendant la relâche en tenant compte des cinq jours de surestaries alloués au capitaine pendant cette période; 4° les frais de déchargement, d'entrée à Dunkerque; 5° les frais de procédure à Dunkerque ; 6° les honoraires du courtier ; 7° la commission du consignataire; 8° les frais concernant la marchandise au cap Saint-Jacques à Saïgon ; 9° la valeur de 246 balles de riz manquant au débarquement à Dunkerque; 10° la perte de 2.970 balles avariées sur le quai à Saïgon; 11° les frais d'expertise à Dunkerque; 12° les frais faits pour la protection des intérêts de la cargaison; 13° les intérêts à 5 o/o sur les sommes portées en avaries grosses et dans la proportion à déterminer par l'expert répartiteur; 14° les dépenses de correspondance et autres faites par le capitaine au cap Saint-Jacques et à Saïgon, frais de transport et déchargement de la marchandise et autres; 15° le compte de Denis frères s'élevant à $ 3.174,82 ; 16° les frais d'envoi des 80.000 francs avec ses accessoires; 17° les frais de caution des deux parties ; 18° les frais de traduction ; 19° les frais de séjour à quai et en hangar, d'entrée et de sortie de hangar; 20° la part de perte à supporter sur la vente des 1 689 balles riz au cap Saint-Jacques; dit que l'expert répartiteur déterminera la freinte du chargement et fera, pour établir le dommage des riz des cales 1 et 4, la comparaison avec la valeur des riz des cales 2 et 3;

Rejette, comme étant avaries particulières au navire, le

Digitized by Google

compte de réparations du navire à Saïgon, chômage et avaries à l'entrée de la sèche, le coût des réparations du water ballast, le compte de la Salvage association et, comme avaries particulières à la cargaison, le dommage aux 3.986 balles de la cale 4 ;

Dit que les dépens du présent jugement, les frais et honoraires du répartiteur seront portés en avaries communes, pour son rapport être homologué à la requête de la partie la plus diligente. »

Du 17 février 1903. — Prés.: M. Ladureau, prés.; plaid.: Mes Bultheel, Cavrois et Dubuisson, avocats (1).

Observations. — I — III. — Les réparations des avaries particulières causées par un échouement fortuit sont, d'après la jurisprudence française comme d'après les Règles d'York et d'Anvers, avaries particulières. Voyez Marseille, 12 juin 1901, ce Rec., XVI, p. 819; Douai, 11 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 546 et la note; Havre, 19 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 639 et la note ; 10 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 194 ; Bordeaux, 3 juin 1862, *M.*, 62. 2. 162; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 920 et 921.

L'exception admise par le jugement rapporté pour le cas où des frais de débarquement ou de relâche ont été évités résulte de la Règle X d'York et d'Anvers. Voyez Hic, *Etude sur les Règles d'York et d'Anvers* 1890, ce Rec., VII, p. 483 ; Morel, *Commentaire des Règles d'York et d'Anvers* 1890, *ibid.*, VI, p. 349; Aix, 8 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 617 et la note ; Douai, 11 juillet 1901, précité. Comp. la jurisprudence française: Hic, *loc. cit.*; Marseille, 22 mai 1900, ce Rec., XV, p. 781 et la note; la jurisprudence italienne: Cassation de Turin, 7 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 114.

IV. — Sur les cas dans lesquels les vivres et gages de l'équipage sont admis en avaries communes d'après les Règles d'York et d'Anvers, voyez le texte de la Règle XI, ce Rec., VI, p. 344; Morel, *loc. cit.*; Aix, 8 mars 1900, ce Rec., XV, p. 617 et la note; Haute Cour de justice, 20 janvier 1898, *ibid.*, XIII, p. 673. Comp. les principes différents consacrés par la législation française, Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, nos 915 et suiv.; Tables de Nantes, 1859-79,

(1) Communication de Me Bultheel, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

v° *Avaries*, n° 26. Comp. Cour du district est de Pensylvanie, 27 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 575.

V. — Comp. Dunkerque, 25 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 838.

Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Dunkerque, qui dans la même affaire a admis les surestaries en avaries communes, du 3 février 1903, ce Rec., XIX, p. 204.

VI. — Il n'y a pas avarie commune sans intérêt commun. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 881.

VII. — Voyez conf. Havre, 19 mars 1900, ce Rec., XV, p. 639 (fin des motifs); Anvers, 2 février 1889, *ibid.*, V, p. 110 et la note. Comp. Tables du Havre, 1885-1895, v° *Avaries grosses*, n° 29; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 963.

VIII. — Sur le rôle juridique du consignataire de navire, voyez Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 100 et la jurisprudence en note. Sur l'admission de sa commission en avaries communes, comp. Tables du Havre, 1855-1875, v° *Avaries grosses*, n° 23; 1875-1885, *eod. verb.*, n° 26; Tables de Marseille, 1861-1870, v° *Avaries communes*, n° 18.

IX. — Voyez Marseille, 15 juin 1894, *M.*, 94. 1. 250. Comp. Hic, *loc. cit.*

X. — Comp. Douai, 25 janvier 1892, ce Rec., VIII, p. 24 et la note; Marseille, 14 janvier 1896, *ibid.*. XI, p. 619; Dunkerque, 14 décembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 634 et la note; Anvers, 7 janvier 1888, *ibid.*, III, p. 753 et la note; Tables décennales, v° *Avarie commune*, n° 54.

XI. — Il paraît juste d'estimer les marchandises avariées d'après la valeur qu'elles auraient eue au débarquement; voyez dans ce sens, en cas de jet, Rouen, 3 décembre 1894, ce Rec., X, p. 598 et la note. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 938; De Courcy, t. I, p. 261 et suiv.

XII. — Voyez conf. Tables du Havre, 1875-1885, v° *Avaries grosses*, n° 29. Comp. Dunkerque, 14 décembre 1897, ce Rec., XIII, p. 634. En sens contraire, en cas de jet d'une marchandise qui, d'après l'usage, est considérée comme ne donnant pas de déchet de route, voyez Havre, 12 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 334 et la note.

XIII. — Comp. Tables de Marseille, 1820-1860, v° *Avarie commune*, n° 126; Tables du Havre, 1875-1885, v° *Avaries grosses*, n° 69.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

12 mai 1903

Connaissement. Porteur. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Dépôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint. — Armateur. Exploit d'ajournement. Tribunal de commerce. Chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison ajournés. Fins de la demande. Vente aux enchères de la cargaison. Versement aux mains de l'armateur des fret, remboursement et frais. Absence de demande de condamnation au paiement du fret. Défaut de demande principale. Nullité de l'exploit. Procédure subséquente. Nullité.

Navires : « Ville du Havre » et « Ville de Valence ».

I. — Lorsque le porteur du connaissement a pris possession de la marchandise et l'a livrée au représentant du chargeur, qui l'a fait déposer dans les magasins de la Marine, ce dépôt ne peut être assimilé à la tierce consignation prévue par l'article 306 C. Com ; il y a au contraire livraison et passage en mains tierces et le privilège de l'armateur pour le paiement du fret est éteint.

II. — Lorsque, dans l'exposé et le dispositif de l'exploit d'ajournement devant le tribunal de commerce, délivré aux chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison, l'armateur se borne à demander la vente de la cargaison aux enchères publiques et le versement entre ses mains par le séquestre du montant des fret, remboursement et frais dont la cargaison est grevée, sans demander condamnation au paiement du fret contre l'une des parties en cause, cet exploit est nul, faute de demande principale, et la nullité de l'exploit entraîne la nullité de toute la procédure qui a suivi.

Compagnie Havraise Péninsulaire c. Crespy, Autran, A. Postel et ses fils, et autres.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, par exploit en date du 21 juillet 1902, la Com-

Digitized by Google

pagnie Havraise Péninsulaire expose que, par ses navires *Ville du Havre* et *Ville de Valence*, elle a transporté d'Oran à Cherbourg :

SL 58 fûts déclarés contenir 34.800 litres de vin ;

HC 342 fûts déclarés contenir 205.500 litres de vin ;

HC 64 fûts déclarés contenir 38.400 litres,

d'envoi de Crespy Henry à l'adresse de A. Postel et ses fils, armateurs à Cherbourg, et H C S L 300 fûts déclarés contenir 176.500 litres de vin, d'envoi d'Autran, mandataire du Syndicat d'Hammam-Bai-Hadjar ;

Que A. Postel et ses fils se sont portés réclamateurs de 300 fûts en vertu d'un connaissement double resté en leur possession et endossé en blanc par Autran et par Crespy ;

Qu'une certaine quantité des 764 fûts de vin dont il s'agit furent enlevés par A. Postel et ses fils ou délivrés par eux à des tierces personnes ; que les autres fûts au nombre de 603 furent déposés dans les entrepôts de la Marine à Cherbourg par A. Postel et ses fils, agissant d'une part comme agents de la Compagnie Havraise Péninsulaire et d'autre part comme représentants des chargeurs, Crespy et Autran ;

Que la Compagnie Havraise Péninsulaire, n'étant pas payée de son fret ainsi que des remboursements dont la marchandise était grevée, n'ayant pas reçu décharge entière et complète, et surtout que l'Administration de la Marine se refusant à conserver plus longtemps dans ses magasins les fûts y déposés, assigna le 30 mai 1902 devant le Tribunal de commerce de Cherbourg :

1° Laloé, représentant de la Marine, demeurant à Cherbourg, pris tant en son nom personnel qu'en sa qualité ainsi déclaré de mandataire des chargeurs ; 2° Charles Postel ; 3° Armand Postel, pris chacun aussi bien en leur nom personnel qu'en leur qualité de membres de l'ancienne société A. Postel et ses fils,

Pour voir nommer un séquestre judiciaire des fûts de vin déposés dans les magasins de la Marine, sous toutes réserves, notamment de poursuivre devant le tribunal compétent le payement du fret et des débours ;

Que, faisant droit par un jugement contradictoire en date du 30 mai 1902, le Tribunal de commerce de Cherbourg nomma Laloé séquestre judiciaire avec mission de faire procéder à l'enlèvement des fûts de vin des magasins où ils se trouvaient à cette date, de les conduire dans un autre maga-

Digitized by Google

sin choisi par lui, d'en faire constater l'état et la contenance, de leur donner tous les soins de conservation et d'entretien nécessaires et de garder la marchandise à la disposition de qui par justice sera ordonné ;

Que le séquestre judiciaire, procédant à sa mission, a pris charge des 603 fûts qui restaient déposés dans les magasins de la Marine, où la livraison devait en être opérée et le fret et les remboursements payés après réception de la marchandise par l'Administration de la Marine ;

Que le séquestre judiciaire, sur avis d'experts nommés à sa requête, a fait procéder à diverses opérations pour l'entretien et la conservation de la marchandise, opérations dont il aura à rendre compte à l'expiration de son mandat judiciaire ;

Que la Compagnie Havraise Péninsulaire, ne pouvant attendre plus longtemps le règlement de son fret et des remboursements mentionnés sur les connaissements et ne pouvant rester exposée plus longtemps à la déperdition ou disparition de son gage, entend faire ordonner, conformément à l'article 305 du Code de commerce, la vente publique de tout ou partie des fûts de vin et des fûts vides existant entre les mains du séquestre judiciaire ; que pour ces raisons elle a fait assigner : 1° Henri Crespy, négociant à Oran, de passage à Cherbourg, en sa qualité de chargeur des 464 fûts de vin par *Ville du Havre* et *Ville de Valence* ; 2° A. Postel et fils, négociants à Cherbourg en leurs qualités de réclamateurs dénommés aux connaissements des 464 fûts chargés par Crespy, et en leur qualité de représentants d'Autran ou de Crespy en vertu du connaissement à ordre des 300 fûts endossés en blanc par Autran et Crespy ; 3° Charles Postel ; 4° Armand Postel, pris chacun aussi bien en leur nom personnel qu'en leur qualité de membres de l'ancienne Société A. Postel et ses fils, pour le cas où cette société aurait, en qualité d'agent de la Compagnie Havraise Péninsulaire, encaissé tout ou partie du fret et des remboursements et aurait négligé de lui en opérer la remise ; 5° Laloé, représentant de la Marine, pris tant en sa qualité de séquestre judiciaire des fûts de vin dont il s'agit qu'en son nom personnel et au besoin comme représentant des chargeurs ou des réclamateurs pour le cas où il serait détenteur des connaissements endossés en blanc par les chargeurs ou par leurs substitués ; par exploit séparé, Autran viticulteur à Hammam-Bai-Hadjar, en sa qualité de chargeur de 300 fûts par *Ville du Havre*, pour

Digitized by Google

voir dire et juger que, par tel officier ministériel qu'il plairait au Tribunal de commerce de Cherbourg de désigner aussitôt qu'il en serait requis par commission rogatoire émanant du Tribunal de commerce du Havre, il serait procédé dans les formes et délais prescrits par la loi et par les soins du séquestre judiciaire à la vente publique, dans le magasin où ils se trouvaient déposés à Cherbourg, de tout ou partie de 603 fûts de vin, fûts de lie ou fûts vides placés sous la main du séquestre et ce jusqu'à concurrence du montant du fret et du remboursement et des frais dus à la Compagnie Havraise Péninsulaire suivant compte à faire, estimé provisoirement à la somme de 20.000 fr., non compris les frais de séquestre, de magasinage, de vente publique et autres ; voir autoriser le séquestre judiciaire à toucher les fonds provenant de la vente et à verser à la Compagnie Havraise Péninsulaire le montant du fret, des remboursements et frais à elle dus pour les 764 fûts de vin transportés par *Ville du Havre* et *Ville de Valence* ; s'entendre condamner aux dépens et aux frais ;

Attendu qu'au premier appel de la cause, Charles et Armand Postel ont conclu à la nullité de l'exploit introductif d'instance comme ne contenant aucune demande quelconque de condamnation, notamment en paiement du fret, à l'incompétence du Tribunal de céans et subsidiairement et sous toutes réserves au renvoi pour litispendance et connexité ;

Attendu que la Société Générale des Futailles et Charriaud et fils sont intervenus dans l'instance et ont assigné les diverses parties en cause et en outre Bini et fils, vendeurs des vins qui les avaient fait saisir, pour voir dire et juger que les fûts contenant les vins transportés sont leur propriété ; voir dire que ces fûts ne sauraient en aucun cas répondre du fret stipulé entre les parties, voir dire du reste que le transporteur a, par suite du passage des marchandises en mains tierces, perdu le privilège qu'il invoque, s'entendre en conséquence faire défense de vendre ou faire vendre les fûts, s'entendre condamner aux dépens ;

Attendu qu'en cours d'instance le séquestre nommé par le Tribunal de commerce de Cherbourg a, sur l'autorisation de toutes les parties en cause, procédé à la vente amiable des vins ;

Que, par ses conclusions, la Compagnie Havraise Péninsulaire demande condamnation au paiement de 17.995 fr. qui lui sont dus pour fret et remboursement sur le produit de

Digitized by Google

cette vente vis-à-vis de Charles et Armand Postel, porteurs des connaissements ou Armand Postel ès qualités et en tant que de besoin vis-à-vis de Laloé au cas où les connaissements lui auraient été transférés en sa qualité de représentant des chargeurs et enfin vis-à-vis des chargeurs eux-mêmes Crespy et Autran, le tout subsidiairement et contre l'obéissance de retourner gratuitement les fûts vides et, pour intérêts, frais, dépens, telle somme à fixer par état, évaluée à 2.000 fr. ; qu'elle demande en outre que les actions des intervenants opposants ou demandeurs reconventionnels soient déclarées aussi non recevables que mal fondées et qu'ils en soient déboutés avec dépens ; qu'enfin le séquestre soit autorisé dès à présent à vider ses mains entre celles de la Compagnie Havraise Péninsulaire jusqu'à concurrence de 17.995 fr. en principal par privilège de l'article 305 du Code de commerce, plus intérêts et frais à établir par état, le tout nonobstant opposition ou saisies-arrêts ou défenses et sans avoir à s'y arrêter et que, le versement ainsi effectué, le séquestre soit bien et valablement libéré, sauf à consigner l'excédent s'il y a lieu à la disposition de qui de droit ;

Attendu que Charles et Armand Postel, tout en persistant dans leurs précédentes conclusions relativement à la nullité d'exploit, à l'incompétence, la litispendance et la connexité, concluent subsidiairement et sous toutes réserves au fond à leur mise hors de cause sur la demande de condamnation résultant des conclusions de la Compagnie Havraise Péninsulaire et que, se portant incidemment demandeurs, ils réclament leur privilège de voituriers et de commissionnaires pour leurs avances sur le produit de la vente ;

Attendu que Crespy soutient que la Compagnie Havraise Péninsulaire a perdu son privilège sur la marchandise qui a passé en mains tierces ; qu'il demande que les frais de séquestre et les frais de location de futailles depuis la mise sous séquestre soient mis à la charge de la Compagnie Havraise Péninsulaire et que cette Compagnie soit condamnée à lui payer 5.000 fr. à titre de dommages-intérêts en réparation du préjudice résultant des procédures engagées à tort ;

Qu'il conclut enfin à un renvoi devant arbitre pour déterminer les droits des parties et arrêter leurs comptes ;

Attendu que la Société Générale des Futailles et Charriaud fils demandent qu'il leur soit donné acte de ce que les fûts sont leur propriété ; qu'ils concluent au rejet du privilège

Digitized by Google

réclamé par la Compagnie Havraise Péninsulaire tant sur le vin que sur les fûts ; qu'ils demandent au contraire leur admission en privilège pour les frais en location qui leur sont dus jusqu'à la vente des vins et concluent à ce que la Société Havraise Péninsulaire soit condamnée à leur payer des frais de location depuis la vente jusqu'à la remise des fûts ;

Qu'ils demandent enfin le renvoi devant arbitre pour régler sur ces bases et déterminer la répartition des fonds provenant du produit net de la vente après apurement du séquestre, en tenant compte des droits respectifs des parties sur les bases arrêtées ;

Attendu que Charles et Armand Postel opposent à l'intervention de la Société Générale de Futailles et de Charriaud fils l'incompétence du Tribunal ;

Attendu que Autran ne se présente pas ;

Attendu que Laloé demande acte de ce qu'il n'a jamais eu les connaissements entre les mains ; qu'il s'en rapporte à justice sur l'action de la Compagnie Havraise Péninsulaire, mais s'oppose au renvoi devant arbitre en ce qui concerne son compte de séquestre, soutient que ses frais, débours et commissions ne peuvent être taxés que par le Tribunal de commerce de Cherbourg qui l'a nommé ;

Attendu que Brière et ses fils concluent à leur mise hors de cause et demandent acte de ce qu'ils se réservent de faire valoir ultérieurement leurs droits contre Crespy leur débiteur ;

Attendu que c'est à tort que dans ses conclusions la Compagnie Havraise Péninsulaire soutient qu'il n'y a pas eu délivrance ; qu'il est établi que A. Postel et ses fils, bénéficiaires et porteurs des connaissements, ont fait acte de réclamateurs et ont pris possession de la marchandise ; qu'il ressort en outre des faits de la cause qu'ils ont livré les fûts de vin à Suliac Loth, qui était alors le représentant de Crespy, et que c'est Loth qui les a fait transporter dans les magasins de la Marine ; qu'en vain encore la Compagnie Havraise Péninsulaire voudrait assimiler la remise des vins à l'Administration de la Marine à un dépôt effectué dans les termes de l'article 306 du Code de commerce ; que cette prétention n'est appuyée par aucun document de la cause ; que la saisie-arrêt conduite par A. Postel et ses fils entre les mains de Laloé, qui avait succédé à Loth comme représentant de Crespy auprès de l'Administration de la Marine, prouve au contraire que la marchandise était entreposée dans les magasins de la Marine

Digitized by Google

pour le compte de Crespy et non de A. Postel et ses fils ou de la Compagnie Havraise Péninsulaire ; qu'il y a donc bien eu passage en mains tierces et que le privilège de la Compagnie Havraise Péninsulaire est éteint ;

Mais attendu en tout cas que A. Postel et ses fils et C. et Armand Postel ont, dès le début de l'instance, opposé à la Compagnie Havraise Péninsulaire la nullité de l'exploit basé, sur le défaut de demande principale ; que, par jugement en date du 10 septembre 1902, il leur a été donné acte de ce moyen qui se trouve reproduit dans leurs dernières conclusions et que ce n'est que sous les plus expresses réserves qu'ils ont conclu au fond ;

Attendu qu'il résulte de l'exposé et du dispositif de l'assignation de la Compagnie Havraise Péninsulaire, qu'elle s'est bornée à demander la vente de la marchandise et le versement entre ses mains par le séquestre du montant des frets et des remboursements qu'elle dit lui être dus, sans demander condamnation au paiement du fret contre l'une quelconque des parties en cause ; qu'en l'absence de demande principale, il échet d'admettre le moyen de nullité soulevé par Postel ;

Attendu que, l'exploit introductif d'instance étant nul, toute la procédure qui a suivi est frappée de nullité ; qu'en conséquence il n'y a pas lieu de statuer sur les demandes des intervenants ;

Qu'il convient de mettre la totalité des dépens à la charge de la Compagnie Havraise Péninsulaire ;

Par ces motifs,

Dit et juge que l'assignation de la Compagnie Havraise Péninsulaire est nulle comme ne contenant pas de demande principale ;

Dit que par suite toute la procédure est entachée de nullité et qu'il n'y a pas lieu de statuer sur les demandes des intervenants ;

Condamne la Compagnie Havraise Péninsulaire en tous les dépens. »

Du 12 mai 1903. — Prés. : M. Roederer, prés. ; plaid. : Mes Bodereau, Godreuil, Le Minihy de la Villehervé et Roussel, avocats (1).

Observations. — I. — Voyez sur ce qu'il faut entendre par

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

cette expression de l'article 307 C. com. : « passé en mains tierces », Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 808 ; Tables de Marseille, 1820-60, v° *Fret*, n°s 134, 136.

II. — L'armateur, jouissant d'un privilège sur la marchandise pour le paiement du fret, doit avoir, semble-t-il, une véritable action réelle sur cette marchandise, en dehors de l'action personnelle contre le chargeur et le réceptionnaire. Voyez Paris, 15 novembre 1894, ce Rec., X, p. 747 ; Marseille, 25 octobre 1877, *M.* 78. 1. 30 ; Tables de Marseille, 1861-70, v° *Fret*, n°s 51-52 ; Tables du Havre, 1855-75, *eodem verbo*, n°s 66 et suiv. Ne peut-il donc pas exercer seulement son action réelle et demander la vente de la marchandise, pour être payé de son fret, sans requérir la condamnation des divers intéressés, qu'il a mis en cause simplement afin que le jugement à intervenir leur soit opposable ? Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 755 ; Denisse, *Du fret*, p. 311. Comp. Cassation, 29 mars 1854, *M.*, 54. 2. 119 ; Tables de Marseille, 1820-60, v° *Fret*, n°s 144-145.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

15 juillet 1903

Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers' risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité.

Navire : « Eleonora Mail ».

Lorsque la charte-partie impose au capitaine l'obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui seront présentés

Digitized by Google

par les affréteurs, ces documents, établis par les affréteurs, ne sauraient engager le capitaine au delà des conditions souscrites et acceptées par lui ni y déroger.

Si donc les bûches de bois, pour le transport desquelles le navire a été affrété en travers, ont été livrées au navire en un seul lot, sans marques, ni signes distinctifs, alors que les connaissements ont été créés pour trois lots, mais contiennent la clause « poids inconnu », la signature des connaissements constitue seulement la reconnaissance des bûches embarquées au point de vue numérique et en bloc.

En conséquence, si le nombre des bûches trouvées au débarquement est égal ou supérieur au total des chiffres figurant sur les connaissements, l'armateur et le capitaine n'encourent aucune responsabilité soit au point de vue du poids, soit au point de vue de la composition des lots.

La mention « deck cargo at shippers' risk » *insérée sur l'un des connaissements, constitue seulement une réserve au profit du capitaine, l'affranchissant des risques de mer spéciaux à la pontée ; les réclamateurs ne peuvent exciper de cette clause pour prétendre que les bûches chargées sur le pont forment un lot à part.*

Ils ne peuvent donc se plaindre du déficit en nombre constaté sur cette partie, alors qu'il est compensé par un excédent trouvé dans les cales.

Les réclamateurs ne sauraient d'ailleurs prétendre, sans preuve à l'appui, que le capitaine ayant usé de la faculté qu'il avait de procéder à un sciage, l'excédent constaté n'est qu'apparent et que le sciage dissimule un manquant.

Alors qu'aucun jet n'a été mentionné au rapport de mer, et que le navire n'a pas fait d'escale, le manquant, s'il existait, ne pourrait provenir que de la baraterie du capitaine, or pareil fait ne peut se présumer.

MAIL FRÈRES C. DUBOSC FRÈRES ET CAP. BUTCHALL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Dubosc frères ont été réclamateurs d'une cargaison de bois de Quebrache, venue de Borghi au Havre par le steamer *Eleonora Mail,* capitaine Butchall, affrété par Harteneeck et Cie de Buenos-Ayres suivant charte-partie en date du 9 janvier 1903 ;

Digitized by Google

Que cette marchandise a fait l'objet de trois connaissements pour les quantités ci-après :

	1.550	morceaux de bois	pesant	866.000 kilos
	3.636	—	—	1.382.000 —
au total	5.186	—	—	2.248.000 kilos

ces deux parties chargées dans les cales ;

615 morceaux chargés sur le pont, pesant 285.000 kilos ;

Attendu que les chiffres reconnus à la livraison et au pesage au Havre ont été les suivants :

Cales : 5.647 morceaux pour un poids de 2.139.410 kilos ;

Pont : 564 morceaux pour un poids de 347.098 kilos ;

Attendu que Dubosc frères ont déclaré entendre rendre responsables de la valeur des 51 morceaux trouvés en moins dans la pontée les armateurs Mail frères de Newcastle et le capitaine Butchall et ont remis au courtier du navire leur facture s'élevant à 2.479 fr. 80, somme qu'ils ont retenue sur le montant du fret ;

Attendu que Mail frères et le capitaine, soutenant avoir délivré l'intégrité de la cargaison reçue à Borghi, ont opposé une fin de non recevoir à cette prétention et que, Dubosc frères se refusant à acquitter le solde dû par eux sur le fret, Mail frères les ont assignés en règlement de ce reliquat ;

Attendu que, par conclusions d'audience, Dubosc frères ont reconnu devoir la somme litigieuse sur ce fret, mais qu'ils se sont portés reconventionnellement demandeurs en paiement de leur facture, alléguant leur droit d'invoquer la jurisprudence anglaise contre les armateurs du steamer *Eleonora Mail* relativement aux conséquences des fautes commises par les capitaines ;

Que d'autre part ils ont assigné le capitaine Butchall en responsabilité personnelle ou conjointe et solidaire avec ses armateurs ;

Attendu que le capitaine Butchall ne comparaît pas ;

Attendu que les conventions font la loi des parties ; que les droits de Dubosc frères contre les armateurs et le capitaine Butchall ont pour origine la charte-partie conclue au moment de l'affrètement ; qu'il convient donc de rechercher quelle a été la matière des engagements pris par les représentants du navire et dans quelle mesure ceux-ci se sont liés quant au transport et à la délivrance des marchandises formant l'objet du contrat ;

Digitized by Google

Attendu que cette charte-partie stipule que le navire devait recevoir une complète cargaison de bois de Quebrache en morceaux, tant dans ses cales que sur le pont ;

Qu'il y est encore spécifié que le capitaine s'obligeait à se rendre au bureau des affréteurs et à signer les connaissements tels qu'ils lui seraient présentés, quel que fût le taux de fret qui pourrait y figurer, le mode de règlement de ce fret étant du reste prévu et précisé ;

Attendu que, la rédaction de cette clause imposant au capitaine de signer les connaissements tels qu'ils lui seraient présentés, il en résulte que ces documents, établis par les affréteurs selon leur convenance pour les besoins de leurs transactions personnelles, ne sauraient engager le capitaine au delà des conditions souscrites et acceptées par lui ni constituer une dérogation à ces conditions ;

Attendu que les bûches de bois ont été livrées au navire en un seul et même lot ;

Que les connaissements soumis à la signature du capitaine ont été créés pour trois quantités sans aucune désignation de marque, ni aucune indication permettant de les séparer les unes des autres et avec la restriction « poids et qualité inconnus » ;

Qu'il eût été par suite impossible d'opérer une livraison de ces trois parties autrement qu'en formant au hasard trois lots contenant chacun un nombre de morceaux correspondant à l'un de ceux indiqués par les connaissements, lesquels ne représentent ainsi au regard du navire que la reconnaissance au point de vue numérique de la marchandise embarquée ;

Attendu il est vrai que l'un des connaissements porte la mention « deck cargo at shippers, risk », « cargaison de pont aux risques des expéditeurs », ce dont Dubosc frères excipent pour soutenir que les bûches transportées sur le pont formaient un lot dont ils étaient fondés à demander la livraison isolément ;

Attendu que, sauf l'exception prévue par le deuxième paragraphe de l'article 229 du Code de commerce, les capitaines doivent, en règle générale, charger les marchandises sous tillac afin de les mettre à l'abri des intempéries ;

Qu'ils ne peuvent les conserver sur le pont sans en prévenir les expéditeurs, qui sont en ce cas dans la nécessité de supporter une prime d'assurance spéciale ; que l'indication de chargement sur le pont de l'*Eleonora Mail* de 615 morceaux

Digitized by Google

n'a pu avoir d'autre caractère que celui d'une réserve au profit du capitaine Butchall l'affranchissant des risques de mer spéciaux auxquels cette partie de sa cargaison se trouvait exposée ;

Qu'il en résulte que la spécification d'un chiffre inexact, sur le connaissement relatif à la pontée, ne saurait avoir d'autre conséquence pour le capitaine que de le rendre garant de ceux des risques de mer que, par sa désignation incomplète, les expéditeurs n'auraient pu couvrir ;

Attendu que le nombre de bûches trouvé au Havre est de 6.211, supérieur de 410 à celui reconnu à Borghi ;

Que le pesage opéré à l'arrivée a fait ressortir un chiffre excédant de 62.098 kilos sur celui déclaré au départ pour la pontée et au contraire un poids de 108.582 kilos en moins pour le bois provenant des cales ;

Que ces résultats inverses de ceux constatés sur le nombre de bûches indiquent à l'évidence qu'une confusion s'est produite dans les quantités relevées lors du chargement ;

Attendu que Dubosc frères allèguent que la différence du nombre de bûches transportées sous tillac n'est qu'apparente, le capitaine ayant fait scier suivant l'usage une certaine quantité de morceaux pour les besoins de son arrimage ;

Attendu que le capitaine Butchall avait en effet, aux termes de sa charte-partie, la faculté de procéder ainsi ; que Mail frères ne méconnaissent pas que des bûches aient pu être sciées, produisant une augmentation du nombre des morceaux ; qu'on ne saurait cependant déduire de ce fait la dissimulation d'un manquant hypothétique ;

Attendu qu'on ne s'expliquerait pas pourquoi le capitaine, qui aurait usé de son droit en jetant des bûches à la mer pendant une tempête pour dégager son navire, ne l'aurait pas déclaré en déposant un rapport de mer au Tribunal de commerce à son arrivée au Havre, afin de couvrir sa responsabilité ;

Que, le steamer étant venu au Havre sans aucune escale et ayant mis à terre sa cargaison entière, la disparition de bûches ne pourrait être attribuée qu'à un acte de baraterie que rien ne permet de soupçonner ;

Attendu que Mail frères prétendent encore qu'en tous cas ils pourraient se prévaloir de la clause des connaissements les exonérant des fautes du capitaine, mais que l'examen de la valeur de cet argument demeure en l'espèce sans utilité ;

Digitized by Google

Qu'il n'est pas davantage nécessaire d'examiner si cette clause devrait être interprétée ou non suivant la jurisprudence anglaise ;

Que de tout ce qui précède il appert en effet que Dubosc frères n'ont pas fait la preuve qu'il leur ait été livré des bûches en moins ; que leur demande reconventionnelle contre Mail frères doit donc être repoussée et qu'il y a lieu également de les débouter de leur action contre le capitaine Butchall ;

Attendu que Dubosc frères reconnaissent devoir à Mail frères la somme de 2.479 fr. 80 ; qu'il convient de les condamner à en effectuer le paiement ;

Par ces motifs,

Prononce la jonction de la demande de Dubosc frères contre le capitaine Butchall et de leur demande reconventionnelle à l'action de Mail frères contre eux et, statuant sur le tout par un jugement en premier ressort,

Prononce défaut contre le capitaine Butchall ;

Dit à bon droit l'action de Mail frères, condamne Dubosc frères à leur payer la somme de 2.479 fr. 80 pour solde de fret ;

Déclare Dubosc frères mal fondés en leur demande tant contre Mail frères que contre le capitaine Butchall ;

Les condamne en tous les dépens. »

Du 5 août 1903. — Prés. : M. Danvers ; plaid. : Mes de Grandmaison et P. Bodereau, avocats (1).

Observation. — Sur les effets de la clause de la charte-partie obligeant le capitaine à signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés, voyez Marseille, 26 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 140 ; Rouen, 22 mai 1886, *H.*, 87. 2. 45 ; Cour suprême de judicature, 22 novembre 1897, ce Rec., XIII, p. 679 ; Haute Cour de justice, 27 et 28 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 482 ; 6 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 89 et les notes sous ces décisions. Comp. Rouen, 22 novembre 1889, *ibid.*, V, p. 506.

La clause « poids inconnu » a pour effet de mettre à la charge du réclamateur la preuve d'une faute du capitaine. Voyez Havre, 22 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 87 et la jurispru-

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

dence en note. Comp. Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 148 et la note.

Sur les clauses relatives à la pontée, comp. Nantes, 11 juillet 1896, *ibid.*, XII, p. 487 et la note ; Rouen, 12 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 68 et la note ; Rouen, 21 janvier 1890, *H.*, 92. 1. 207.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

19 décembre 1902

Fin de non recevoir. Absence d'avaries ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable.

Navire : « Ont ».

La fin de non recevoir de l'article 435 du Code de commerce ne peut être opposée par le capitaine à la demande en restitution de fret basée non sur des avaries ou un manquant, mais sur une erreur commise dans le calcul du fret.

La prise de livraison de la marchandise par le destinataire sans protestation ni réserve ne peut rendre cette demande irrecevable si, l'identité des marchandises étant assurée, l'erreur peut être vérifiée, par exemple lorsque les dimensions des bois transportés et les marques distinctives qu'ils portent sont spécifiées au connaissement.

Cap. Evans c. Viguié et Béguey.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, pour résister à la demande qui est dirigée contre eux, Viguié et Béguey soutiennent que le fret a été calculé sur un tonnage supérieur à celui qui a été réellement délivré ; qu'ils se trouvent avoir déjà payé et au delà le fret réellement dû au capitaine et réclament reconventionnellement la différence leur revenant, soit la somme de 10 fr. 65 ;

Attendu que cette demande n'a pas pour objet une récla-

Digitized by Google

mation relative à des avaries ou à un manquant ; qu'elle est seulement basée sur une erreur qui aurait été commise dans le calcul du fret ; que, par suite, les fins de non recevoir visées à l'article 435 du Code de commerce, ne peuvent être utilement invoquées par le capitaine Evans ;

Attendu que la prise de livraison de la marchandise par Viguié et Béguey sans protestation ni réserve pourrait en principe les rendre irrecevables dans leur demande reconventionnelle ; mais qu'ils prétendent que les bois transportés par le vapeur *Ont* et dont les dimensions ont été spécifiées au connaissement portent des marques distinctives pouvant assurer leur identité d'une manière certaine ; que dès lors il y a lieu, dans l'intérêt d'une bonne justice, d'ordonner l'expertise qu'ils sollicitent subsidiairement ;

Par ces motifs,

Nomme d'office experts... »

Du 19 décembre 1902. — Prés. : M. Magne, prés. ; plaid. : Mes Bouvet et Couronne, agréés.

Observation. — Voyez conf. Havre, 13 avril 1886, ce Rec , II, p. 31 et la note. Il a même été jugé que la fin de non recevoir de l'art. 435 ne s'applique pas à la demande en diminution de fret, basée sur un manquant. Voyez Bordeaux, 17 octobre 1891, *ibid.*, VII, p. 403 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 817.

TRIBUNAL CIVIL DE MARSEILLE

28 février 1903

Gens de mer. Navire. Echouement. Renflouement. Navire non désarmé. Membre de l'équipage. Naufrage. Accident en cours de voyage. Exercice de la profession. — Gens de mer. Accident. Action en responsabilité contre l'armateur. Fondement. Loi du 21 avril 1898, article 11. Article 1382 C. civil. Tribunal de commerce. Compétence exclusive.

Navire : « Kléber ».

I. — L'accident survenu au marin faisant partie de l'équipage, avant le désarmement du navire, au cours des tentatives de renflouement, doit être considéré comme sur-

Digitized by Google

venu en cours de voyage et dans l'exercice de la profession de marin.

Dès lors l'action en responsabilité intentée contre l'armateur est régie par l'article 11 de la loi du 21 avril 1898.

II. — Les actions en responsabilité intentées contre l'armateur en raison des accidents survenus aux gens de mer sont de la compétence exclusive des tribunaux de commerce, soit que l'on agisse en vertu de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, soit que l'on s'appuie sur l'article 1382 du Code civil.

VEUVE BALZANTI C. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'après l'échouement du *Kléber*, l'équipage fut employé pendant quelques jours aux premières tentatives faites pour renflouer le navire et que dans ces opérations Balzanti s'est noyé ;

Attendu que, dans ces circonstances de fait, Balzanti, qui faisait encore partie de l'équipage, doit être considéré comme ayant trouvé la mort en cours de voyage et dans l'exercice de sa profession ; que d'ailleurs le navire n'a été désarmé que postérieurement ; que Balzanti, qui comptait encore comme faisant partie de l'équipage, a été payé de ses salaires jusqu'à sa mort et que sa veuve a été admise à toucher la pension fixée par la loi du 21 avril 1898 pour les inscrits maritimes pour blessure reçue en cours d'embarquement ;

Attendu que, soit que l'on agisse en vertu de l'article 11 de la dite loi du 21 avril 1898, seule applicable en l'espèce, soit que l'on s'en réfère à l'article 1382 du Code civil, le tribunal de commerce est la juridiction compétente pour connaître des accidents survenus aux gens de mer ;

Par ces motifs,

Se déclare incompétent, renvoie parties et matière devant qui de droit et condamne la veuve Balzanti aux dépens. »

Du 28 février 1903. — Prés. : M. Conte ; M. Villeneuve, subst. ; plaid. : Mes Clément et Estrangin, avocats.

OBSERVATIONS. — I. — Comp. Cassation, 3 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 540 ; Bordeaux, 31 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 764 et la note critique ; Conseil d'Etat, 15 novembre

Digitized by Google

1901, *ibid.*, XVII, p. 294 ; Dunkerque, 18 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 56 et la note critique.

Sur l'application de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, voyez De Valroger, *La loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de prévoyance au profit des marins français*, etc., *ibid.*, XVIII, p. 415.

II. — L'engagement des gens de mer est généralement considéré comme un acte commercial à la fois pour l'armateur et le matelot. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 163. Ce principe admis, il en résulte que toutes les actions nées à l'occasion de ce contrat doivent être de la compétence exclusive du tribunal de commerce. Voyez conf. Douai, 21 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 15 et la note ; Cassation, 2 février 1903, *ibid.*, XVIII, p. 605 (solut. impl.). Comp. Bordeaux, 19 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 814 et la note.

On peut se demander quelle est l'action basée sur l'article 1382 C. civil, dont le Tribunal civil de Marseille a voulu parler dans le jugement rapporté, alors qu'il déclare l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 seul applicable. Peut-être le Tribunal a-t-il entendu viser l'action en responsabilité intentée pour accident survenu soit avant la nouvelle législation, soit au cours d'un travail en dehors de l'exercice de la profession de marin.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

4 juin 1903

Consignataire de la cargaison. Marchandises. Charge de vendre. Traites documentaires. Acceptation. Qualité de créancier gagiste. Obligation de veiller à la conservation de la marchandise. Risque d'incendie. Obligation de faire assurer. Défaut d'assurance. Incendie dans les docks. Responsabilité. Consignataire. Commissionnaire à la vente. Obligation et responsabilité identiques.

Navire : « Guelph ».

Le consignataire de la cargaison, en acceptant les traites documentaires afférentes aux marchandises qu'il est chargé de vendre, acquiert la qualité de créancier gagiste ;

Digitized by Google

il est dès lors tenu de veiller à la conservation de son gage et par conséquent de le faire assurer s'il court des risques d'incendie.

Par suite il est responsable de l'incendie survenu aux marchandises entreposées dans les docks et non assurées.

Il est d'ailleurs tenu de la même obligation et encourt la même responsabilité en qualité de commissionnaire à la vente.

DOR FILS ET Cie C. GOUPILLE ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, dans le courant de septembre 1900, Goupille et Cie, de Port-Louis-Maurice, ont chargé en trois lots sur le vapeur *Guelph* à destination de Londres, avec option pour Anvers ou Hambourg, 321 balles fibres d'aloès à la consignation de G. Dor fils et Cie, de Marseille ; que, pour se couvrir en partie de la valeur de ces marchandises, ils ont fourni sur les consignataires, qui les ont acceptées, 3 traites payables à 90 jours de vue, contre remise des connaissements à ordre et des polices d'assurances ;

Attendu que le *Guelph* est arrivé à Londres dans les premiers jours de novembre ; que, dès le 17 novembre, les armateurs ont fait connaître à Dor et Cie l'arrivée de ce navire et leur ont demandé des instructions pour la marchandise ; que les consignataires ont vendu alors un premier lot de 117 balles et retiré avant l'échéance la traite y afférente ; qu'un incendie éclata le 27 décembre dans les docks où les deux autres lots restaient entreposés et détruisit presque totalement les marchandises, qui n'étaient pas assurées ;

Attendu que Dor fils et Cie refusèrent d'acquitter les traites fournies en contrevaleur des deux lots incendiés, sous le prétexte que la provision avait péri avant l'échéance et que les documents accompagnant les traites n'avaient dès lors plus aucune valeur ; mais qu'un jugement du Tribunal de céans, du 30 mai 1901, confirmé en appel, les condamna à payer aux tiers porteurs le montant de leurs acceptations ; qu'en l'état de ce fait, ils réclament aujourd'hui à Goupille et Cie le remboursement des sommes ainsi payées, soit 15.794 fr. 25 ;

Attendu que toute la question se réduit à savoir si les

Digitized by Google

demandeurs devaient faire assurer les marchandises lorsqu'ils ont eu la possibilité de le faire, c'est-à-dire dès qu'ils ont eu connaissance de leur débarquement à Londres ;

Attendu que le commissionnaire n'est pas autre chose qu'un mandataire salarié du commettant ; que ses rapports avec le mandant sont régis par les articles 1991 et suivants du Code civil ; qu'en l'espèce Dor fils et Cie, commissionnaires à la vente, avaient l'obligation de veiller à la conservation des marchandises qui leur avaient été consignées ; qu'ils ne pouvaient pas ignorer que les balles fibres d'aloès, renfermées dans des magasins publics, couraient de grands risques d'incendie ; qu'ils devaient d'autant mieux prendre leurs précautions, pour garantir ces risques, qu'ils font profession de recevoir ou d'expédier eux-mêmes des marchandises en consignation et qu'il est de règle aujourd'hui dans ces sortes d'affaires que les comptes de vente remis au commettant soient débités, entre autres frais, des primes d'assurance contre l'incendie payées par le commissionnaire ;

Attendu en outre que Dor fils et Cie, par leur acceptation des traites dont la provision était constituée par les dites marchandises, devenaient en outre créanciers gagistes et avaient encore en cette qualité l'obligation de conserver le gage et par suite de le faire assurer ;

Par ces motifs,

Déboute G. Dor fils et Cie de leur demande et les condamne aux dépens. »

Du 4 juin 1903. — Prés. : M. G. Boyer, présid. ; plaid. : Mes Dor et Jouve, avocats.

Observation. — Le consignataire de la cargaison qui fait des avances est un véritable commissionnaire qui est privilégié sur la cargaison pour le montant de ses avances. Voyez Bordeaux, 11 août 1890, ce Rec., VI, p. 419; Marseille, 17 avril 1891, *M.*, 91. 1. 145.

Il a également un privilège sur les marchandises qui lui ont été consignées dans le cas où il a accepté des traites documentaires tirées sur lui. Voyez Havre, 4 avril 1865, *M.*, 65. 2. 142. Le privilège du commissionnaire tient de la nature du gage, il s'éteint par la perte de la possession. Voyez Marseille, 7 novembre 1892, *M.*, 93. 1. 25. Comp. Rouen, 9 avril 1889, ce Rec., V, p. 39 ; Rouen, 27 mai 1889, *ibid.*, V, p. 186 et les notes; Cassation, 16 novembre 1896,

Digitized by Google

ibid., XII, p. 393 et la note ; Marais, *Du concours du commissionnaire en marchandise avec le porteur du connaissement*, *ibid.*, V. p. 281.

Le commissionnaire à la vente est tenu de veiller à la conservation de la marchandise. Voyez Marseille, 31 janvier 1865, *M.*, 65. 1. 22. Est-il en principe tenu de la faire assurer ? Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, nos 446-448

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

5 juin 1903

Vente sur embarquement. Vendeur. Désignation d'un navire. Marché. Transformation. Vente par navire désigné. Désignation par lettre. Acheteur. Défaut de réponse et de protestation. Usage. Acceptation tacite. Vendeur. Modification impossible. Navire désigné. Chargement après le délai. Acheteur. Droit à résiliation. Vendeur. Erreur. Informations insuffisantes sur l'époque de chargement. Absence d'erreur matérielle sur le nom du navire. Désignation. Validité.

Navire : « Tydeus ».

En matière de vente sur embarquement, la désignation du navire porteur de la marchandise, acceptée par l'acheteur, transforme le marché en une vente par navire désigné.

L'acheteur qui laisse sans réponse ni protestation la lettre par laquelle le vendeur désigne le navire, est réputé d'après l'usage accepter la désignation.

Dès lors le vendeur ne peut plus modifier cette désignation.

Si donc le navire désigné a chargé après le délai fixé pour l'embarquement, l'acheteur a droit à la résiliation.

Le vendeur ne peut faire annuler la désignation acceptée tacitement, sous prétexte d'erreur, alors qu'il n'a pas commis d'erreur matérielle sur le nom du navire désigné, mais a seulement cru, faute d'informations, que ce navire avait chargé en temps voulu.

VALABRÈGUE ET SUFFREN c. MONTMAYEUR ET RODOCANACHI.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, le 22 janvier 1903, Valabrègue et Suffren ont vendu à Montmayeur et Rodocanachi et Cie une certaine quantité graines arachides décortiquées de Coromandel, embarquement mars-avril 1903, coût et fret Marseille ;

Attendu que le 17 mars les vendeurs ont désigné à leurs acheteurs le vapeur *Tydeus* comme porteur de 500 balles ; que le 18 mars ils ont ajouté à cette désignation la spécification de la marchandise par sa marque B C P ;

Attendu que les acheteurs, ayant reçu et laissé sans protestation les lettres susdites des 17 et 18 mars, doivent être réputés, conformément à l'usage et à la jurisprudence, avoir accepté tacitement la transformation du marché primitif, coût, fret, en un marché par navire désigné; que la marchandise s'est donc trouvée spécifiée au profit ou au détriment de qui de droit ;

Attendu que, le 21 mars, les vendeurs se ravisant ont écrit à leurs acheteurs qu'ils modifiaient leur désignation et qu'ils substituaient le navire *Albion* au navire *Tydeus* ; que les acheteurs ont alors répondu en acceptant expressément la désignation du *Tydeus* sous réserve toutefois de la date d'embarquement ;

Attendu en effet que, le *Tydeus* n'ayant pas embarqué la marchandise dans le délai stipulé, les acheteurs auraient droit à la résiliation si la désignation du dit navire devait, comme ils le prétendent, sortir son plein et entier effet ;

Attendu que les vendeurs soutiennent avoir fait erreur en désignant le *Tydeus* ; mais attendu qu'il ne s'agit pas au litige d'une erreur matérielle, viciant le consentement ; que les vendeurs ont bien entendu le 17 mars désigner le *Tydeus* ; que seulement ils n'avaient pas pris de suffisantes informations sur la date du départ du dit navire ; qu'ils ont commis non pas une erreur sur la substance du contrat, mais une simple faute commerciale, une négligence ou une imprudence, une désignation téméraire ou prématurée, dont ils doivent supporter les conséquences; qu'en réalité, les 17 et 18 mars ils ont bien entendu désigner et spécifier une marchandise chargée à bord du *Tydeus*; que les acheteurs ont accepté cette désignation et cette spécification ; que l'accord est donc intervenu d'une façon définitive et qu'il n'appartenait plus aux vendeurs de modifier leur désignation ;

Digitized by Google

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins prises par Valabrègue et Suffren, demandeurs principaux, mais faisant droit aux fins reconventionnelles des défendeurs, déclare résiliée purement et simplement la quantité de 500 balles, objet du litige, et condamne les demandeurs aux dépens. »

Du 5 juin 1903. — Prés.: M. Girard ; plaid.: Mes Couve et Gardair, avocats.

Observation. — Sur la transformation de la vente sur embarquement par suite de la désignation du navire, jurisprudence constante. Voyez Marseille, 4 mars 1897, ce Rec., XII, p. 728 ; 23 février 1898, *ibid.*, XIII, p. 803 ; Havre, 28 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 424 ; Marseille, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 337 et les notes sous ces décisions.

Le silence de l'acheteur sur la désignation qui lui est faite, vaut acceptation. Voyez Marseille, 23 février 1898, précité ; Douai, 19 février 1903, *H.*, 1903. 2. 50.

On admet généralement que la désignation acceptée est irrévocable et ne peut plus être modifiée, même si elle a été faite sous les réserves d'usage ; voyez Douai, 19 février 1903, précité et la note. Il en est d'ailleurs de même en cas de vente à livrer par navire à désigner ; voyez Havre, 8 novembre 1893, ce Rec., IX, p. 525 Comp. en sens contraire pour le cas où l'acheteur a refusé une application irrégulière, Havre, 27 novembre 1895, *ibid.*, XI, p. 439 et la note.

Dans l'espèce qui fait l'objet du jugement rapporté, il s'agit de la désignation du navire porteur de la marchandise, d'une désignation qui devait donc être faite après chargement ; le navire désigné n'ayant pas chargé en temps voulu, l'application était irrégulière. Mais lorsque la désignation et la transformation du contrat qui en résulte ont lieu avant chargement, l'acheteur commence dès ce moment à supporter les risques de la navigation et dès lors il n'a pas droit à la résiliation si, par suite de fortunes de mer, le navire ne peut charger à l'époque convenue. Voyez Havre, 28 mars 1899, précité ; Aix, 17 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 519 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

6 juillet 1903

Assurances sur facultés. Avaries communes. Experts nommés à la requête du transporteur. Rapport. Conclusions. Avaries particulières. Assureurs. Obligation d'en régler le montant au chargeur. Subrogation. Règlement d'avaries communes. — Avaries communes. Caractères. Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile. Conjecture. Résultat inévitable. Avaries communes.

Navire : « Félix-Touache ».

I. — Dès lors que les avaries survenues aux marchandises assurées ont été régulièrement constatées par des experts nommés à la requête du transporteur, les assureurs sont tenus d'en régler le montant au chargeur ; ils ne peuvent s'y refuser sous le prétexte que les experts auraient par erreur attribué à ces avaries le caractère d'avaries particulières alors qu'elles devraient au contraire être classées en avaries communes et qu'un règlement doit être fait ; ils ont simplement le droit, après paiement, de provoquer ce règlement comme subrogés aux droits du chargeur.

II. — Sont avaries communes les avaries qui réunissent ces trois caractères : acte de volonté qui a accompli le sacrifice, intérêt commun en vue duquel ce sacrifice a été accompli et résultat utile obtenu.

On ne peut les classer en avaries particulières sous le prétexte qu'elles se seraient probablement produites en dehors de toute intervention et que la volonté de l'homme n'a fait qu'accélérer de quelques instants un résultat inévitable ; ce n'est là qu'une conjecture.

GAUTIER ET SES FILS C. ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Gautier et ses fils ont chargé en décembre dernier, sur le vapeur *Félix-Touache*, à destination de Tunis, un lot de 1.000 balles farine qu'ils ont déclaré vouloir faire assurer aux conditions de la police flottante de la Compagnie de navigation mixte ; que, la marchandise ayant été avariée par

Digitized by Google

fortune de mer dans les circonstances qui seront ci-dessous exposées, ils réclament aux assureurs le règlement d'une avarie particulière telle qu'elle a été appréciée par des experts désignés par ordonnance de M. le Président du Tribunal civil de Tunis, sur une requête de la Compagnie mixte ; que les défendeurs refusent d'opérer ce règlement, alléguant que le dommage subi par les balles de farine en question aurait dû être classé en avaries communes ;

Attendu, ainsi qu'il résulte du rapport de mer du commandant Brun, que le *Félix-Touache*, parti de Marseille le 10 décembre à 5 heures du soir, rencontra bientôt une mer démontée, qui l'obligea à prendre la cape debout à la lame ; que le lendemain, à 11 heures 1/2 du matin, une forte lame s'embarqua dans le poste d'équipage ; que, la cloison des secondes ayant cédé, l'eau envahit les cabines et le salon qui se remplirent à hauteur d'homme ; que la situation devint critique, le navire s'étant engagé et ne gouvernant plus ; que, sous la pression de la masse liquide contenue dans un espace restreint, le *Félix-Touache* donnait une gîte considérable et risquait à chaque instant de capoter ; qu'il fut décidé alors pour le salut commun de prendre la fuite devant la lame, puis de défoncer les cloisons qui séparent les secondes des troisièmes et celles-ci du spardeck ; que l'eau se dispersa, retomba à la mer ou descendit dans les cales ; que le navire reprit immédiatement sa stabilité, et, fuyant toujours devant la tempête, arriva sans autres incidents jusque sur les côtes d'Espagne d'où il vira de bord pour venir à Port-Vendres où l'on procéda aux réparations les plus urgentes ;

Attendu que les experts ont apprécié que les dommages ainsi causés aux marchandises par l'eau qui noya les cales étaient des avaries particulières, par le motif que l'énorme poids de l'eau embarquée, de 100 tonnes au minimum, aurait indubitablement défoncé en peu de temps les deux cloisons dans lesquelles on a pratiqué des ouvertures et que la volonté de l'homme en l'occurence n'aurait fait qu'accélérer de quelques minutes un résultat qui était fatal, celui de permettre à l'eau de se répandre par gravitation dans la cale ;

Attendu, sans entrer dans la discussion de l'hypothèse adoptée par les experts, qui n'est qu'une conjecture et ne peut être substituée au fait réel, ni dans l'examen des théories juridiques énoncées dans leur rapport, qu'il n'est point douteux que la dépréciation des marchandises inondées aurait dû être

Digitized by Google

classée en avaries communes, les trois conditions constitutives de cette classe d'avaries se trouvant réunies en l'espèce : acte de volonté qui a accompli le sacrifice, intérêt commun en vue duquel ce sacrifice a été accompli, résultat utile obtenu ;

Mais attendu que les défendeurs au procès actuel ne sauraient se prévaloir à l'encontre de Gautier et ses fils de l'erreur qui a été commise par les experts ; que décider autrement serait contraindre les demandeurs à plaider contre le rapport susvisé et à faire provoquer à grands frais un règlement d'avaries communes; qu'il appartiendra plutôt aux assureurs, substitués après paiement aux droits des chargeurs, de prendre l'initiative d'une telle mesure, s'ils le jugent utile à leurs intérêts, alors surtout qu'ils ont qualité pour agir directement contre la Compagnie mixte, avec laquelle ils ont débattu les conditions du contrat d'assurance dont les avantages ont été ultérieurement rétrocédés à Gautier et ses fils jusqu'à concurrence de la valeur de leur chargement ;

Attendu en un mot que le rapport des experts de Tunis, quelque critiquables qu'en soient les conclusions au point de vue de la nature de l'avarie constatée, donne le droit à Gautier et ses fils de poursuivre le règlement d'une avarie dont l'existence a été constatée et déterminée par des mandataires de justice régulièrement commis à cet effet, et dont les assureurs lui doivent garantie, quelle que soit la nature de cette avarie, sauf leur recours contre qui de droit ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins en déboutement telles qu'elles ont été formulées par les assureurs, condamne les dits assureurs à payer à Gautier et ses fils la somme de 5.197 fr. 35, montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 6 juillet 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Aicard et Estrangin, avocats.

Observations. — I. — Lorsqu'il y a lieu à règlement d'avaries communes, l'assuré est-il tenu d'y faire procéder avant de recourir contre ses assureurs ? Voyez pour la négative Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1292 ; Cresp et Laurin, t. IV, p. 203 ; Havre, 7 mars 1899, ce Rec., XV, p. 93 et la note ; Cassation de Palerme, 23 octobre 1884, *ibid.*, I, p. 59 ; Gênes, 22 juin 1886, *ibid.*, II, p. 735; Anvers, 12 septembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 717 ;

Digitized by Google

Athènes, 1900 (n° 692), *ibid.*, XVII, p. 361. Comp. Aix, 4 février 1858, *M.*, 58. 1. 66.

II. — Sur les conditions constitutives de l'avarie commune, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, nos 874 et suiv. ; Desjardins, t. IV, nos 972 et suiv. ; Marseille, 29 octobre 1895, ce Rec., XI, p. 616. Comp. Cassation, 28 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 13 et la note.

Le résultat utile est-il une des conditions constitutives de l'avarie commune? Voyez Marseille, 13 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 453 et la note ; Aix, 12 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 565.

Sur l'impossibilité de se baser sur de simples conjectures des experts, voyez Havre, 10 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 194.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

8 juillet 1903

Connaissement. Capitaine. Faculté de faire escale. Mesures nécessaires pour ne pas aggraver les droits de douane. Obligation de les prendre. Absence de certificats d'origine. Surtaxes d'entrepôt et d'origine. Responsabilité.

Navire : « Hermès ».

Le capitaine qui, aux termes du connaissement, a la faculté de faire escale, doit prendre les mesures nécessaires pour que cette faculté ne compromette pas les intérêts des réceptionnaires en transformant la nature et en augmentant l'importance des droits de douane encourus.

En conséquence, faute d'avoir muni les marchandises de leurs certificats d'origine, il est responsable des surtaxes d'entrepôt et d'origine encourues.

Goutte c. cap. Yannagas.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine Yannagas, commandant le vapeur grec *Hermès*, a chargé à Salonique des os et cornes à destina-

Digitized by Google

tion de Marseille; qu'il est ensuite allé charger à Smyrne des marchandises similaires, à la même destination ; qu'il est enfin revenu sur Salonique pour charger également des os et des cornes ;

Attendu qu'il est résulté de ces escales successives dans des ports d'Europe et d'Asie que les os et cornes, chargés soit à Salonique, soit à Smyrne, se sont trouvés grevés de diverses surtaxes, dites surtaxes d'entrepôt et d'origine, par le motif qu'ils n'étaient pas pourvus de certificat d'origine et qu'ils n'étaient pas importés directement ;

Attendu que Jean Goutte, réceptionnaire de ces marchandises à Marseille. prétend rendre le capitaine personnellement responsable des surtaxes encourues ;

Attendu. en effet, que, si le capitaine, aux termes des connaissements, a la faculté de toucher à tous ports pour charger et décharger, et, si l'on peut considérer l'escale à Smyrne et la rétrogradation sur Salonique comme rentrant dans cette faculté, encore faut-il que le capitaine prenne sous sa responsabilité et à ses risques et périls, toutes les mesures nécessaires pour que l'exercice de cette faculté ne compromette pas gravement les intérêts des réceptionnaires en transformant la nature et l'importance des droits de douane encourus ; que, parmi les mesures propres à atteindre ce but, figure naturellement l'obligation pour le capitaine de munir de leurs certificats d'origine les marchandises exposées à une aggravation de droits de douane par le fait seul des escales faites à sa convenance ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Yannagas à payer à Goutte la somme de 3.863 fr. 17, montant des surtaxes encourues par les marchandises du demandeur, sauf au dit capitaine de bénéficier ultérieurement de toutes réductions ou remises qui pourraient être faites sur les dites surtaxes, et c'est avec intérêts de droits et dépens. »

Du 8 juillet 1903. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Estrangin et Bonnafons, avocats.

Observation. — Comp. Havre, 30 juillet 1888, ce Rec., IV, p. 291 ; Rouen, 22 mars 1893, *ibid.*, IX, p. 152 ; Cassation, 4 juin 1894, *ibid.*, X, p. 152 ; Marseille, 11 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 154 et les notes sous ces décisions ; Havre, 3 juillet 1890, *H.*, 90. 1. 175.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

4 août 1903

Armateur. Capitaine. Fournitures de vivres faites au restaurateur du bord. Factures. Défaut de visa du capitaine. Irresponsabilité.

Navire : « Geneviève ».

L'armateur et le capitaine ne peuvent être responsables de fournitures de vivres faites au restaurateur du bord, si les factures n'ont pas été soumises au visa du capitaine.

JEAN DO C. SUZONI ET ARTAUD.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que l'opposition de Suzoni est régulière en la forme et faite en temps utile ;

Au fond :

Attendu que Do réclame au capitaine Suzoni, commandant le vapeur *Geneviève*, appartenant à Artaud, armateur, et en outre à ce dernier par une citation nouvelle, le paiement de fournitures de vivres qu'il aurait faites au sieur Natali, restaurateur du bord ;

Mais attendu que les factures, n'ayant pas été soumises au visa du capitaine, ne sauraient engager la responsabilité de ce dernier ès-qualités, non plus que celle de l'armateur ; qu'il en résulte que Do, qui a fait une confiance personnelle au sieur Natali, est sans action contre le bord, ou contre le capitaine Suzoni, en son propre, dont il n'est pas justifié que la responsabilité personnelle ait été engagée sous une forme quelconque ;

Par ces motifs,

Reçoit en la forme Suzoni en son opposition comme régulière et faite en temps utile, et joignant les instances introduites contre Suzoni et contre Artaud, rétracte le jugement précité ; met Artaud hors de cause ; condamne Do aux dépens de l'opposition, ceux du défaut tenant. »

Du 4 août 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Talon et Gravier, avocats.

Digitized by Google

Observation. — Le visa du capitaine sur les factures des fournisseurs n'est exigé par l'article 192-6° que pour l'exercice du privilège accordé aux fournisseurs par l'article 191-8°. Comp. Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 et la note; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498. La décision rapportée ne se fonde donc pas sur l'article 192, mais plutôt sur l'usage, et sur l'impossibilité où le fournisseur se trouve en fait de justifier de sa créance, à défaut de visa du capitaine. Voyez Nantes, 2 novembre 1889, *ibid.*, V, p. 656 et la note; Havre, 22 mars 1892, *ibid.*, VII, p. 553 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

3 décembre 1902

Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui.

Navire: « Strong ».

Le capitaine ne doit livrer la cargaison qu'au porteur du connaissement; si ce dernier ne se présente pas, il doit faire procéder à la nomination d'un tiers consignataire conformément à l'article 306 du Code de commerce.

Si le capitaine accepte le paiement du fret d'un prétendu propriétaire de la cargaison, qui ne lui présente pas le connaissement, il donne à ce dernier des droits sur la cargaison, et engage sa responsabilité en la rendant ainsi litigieuse; le porteur du connaissement, qui ne peut alors faire reconnaître son droit de propriété que par une instance judiciaire, pendant laquelle la cargaison est vendue aux enchères, est donc en droit de demander au capitaine et à l'armateur la réparation du préjudice qui lui est causé,

Digitized by Google

soit la différence entre d'une part le prix d'achat de la cargaison et ses divers débours et d'autre part le net produit de la vente, sans préjudice de dommages-intérêts.

Quant au prétendu propriétaire de la cargaison qui, ayant traité de l'achat avec l'expéditeur, a cru de bonne foi pouvoir la réclamer au capitaine, et à qui le fret a été remboursé sur ordre de justice, il est affranchi de tout recours.

BURKE ET DELACROIX C. CAP. HUNT, STALLYBRASS ET Cie, VAILLS ET PRESCOTT, BANQUE DE L'ALGÉRIE, COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS ET LLOYD'S BANK LIMITED.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que les sieurs Hawthorn Bros et Cie, de Kardiff, ont chargé sur le vapeur *Strong*, ayant le sieur Hunt pour capitaine et les sieurs Stallybrass et Cie comme armateurs, 1.566 tonnes de briquettes à destination du port d'Alger, dans lequel ce navire entrait le 3 août 1901 ;

Attendu que les sieurs Vaills et Prescott, se disant propriétaires de cette marchandise, s'occupèrent, dès son arrivée, d'en prendre livraison ;

Qu'à cet effet ils s'abouchaient avec le capitaine Hunt, auquel ils en payèrent le fret ; mais que ce dernier, après ce règlement, et alors que la marchandise était partie à terre et partie sur chalands, n'ayant pu se faire remettre le connaissement, fit intervenir à sa requête un jugement de ce Tribunal, le 7 septembre 1901, qui nommait un tiers consignataire avec la mission y attribuée ;

Attendu qu'entre temps, soit le 4 septembre 1901, les sieurs Burke et Delacroix, qui avaient traité de l'acquisition des 1.566 tonnes de briquettes dont s'agit avec la maison Hawthorn Bross et Cie, susnommée, retirèrent de la Banque de l'Algérie, où ils avaient été adressés, le connaissement susrelaté qui était à ordre et les pièces documentaires s'y rattachant ;

Que, le 21 du dit mois de septembre, ils faisaient consacrer leur droit de propriété sur cette marchandise par nouvelle décision de ce Tribunal, laquelle était frappée d'appel par Vaills et Prescott le 3 octobre suivant, mais dont ces derniers se sont désistés postérieurement ;

Attendu que, ce conflit judiciaire persistant avec des incidents de procédure divers et successifs, les sieurs Burke et

Digitized by Google

Delacroix, qui n'avaient pu prendre possession de la marchandise en temps utile et avaient dû la laisser vendre plus tard avec perte par autorité de justice, ont, le 20 janvier 1902, assigné : le capitaine Hunt, ses armateurs Stallybrass et Cie, la Société Vaills et Prescott, le sieur Prescott pris personnellement et le sieur Chapuis, syndic du sieur Vaills, tombé depuis en état de faillite, devant ce Tribunal, en déclaration de responsabilité conjointe et solidaire pour le préjudice que leur a causé l'inutilisation de leur marchandise, inutilisation dont ils leur imputent la faute ;

Que les dommages en résultant, qu'ils s'étaient réservé d'établir par état et dont ils demandent aujourd'hui condamnation à l'encontre des susnommés, sont les suivants :

Ils ont payé :

1° Le prix de la marchandise quai Alger...	44.427fr	60
2° Les frais de débarquement au sieur Blot.	4.640	35
3° Les frais de statistique et de garde.....	277	10
Total des débours...	49.345fr	05
A déduire le produit de la vente....	15.570	05
Reste comme perte outre intérêts.....	33.775	»
A ajouter le préjudice commercial qu'ils évaluent à titre de dommages-intérêts à.....	10.000	»
Total général de la demande principale...	43.775	»

Attendu que le capitaine Hunt et les sieurs Stallybrass et Cie protestent contre cette demande en ce qui les concerne ; qu'ils repoussent toute imputation de faute et de responsabilité ainsi portée à leur encontre : qu'ils soutiennent que les sieurs Burke et Delacroix ont surtout un recours direct contre la maison Hawthorn Bross qui est la cause initiale des difficultés qui ont surgi ; que, du reste, ils n'ignoraient pas que la marchandise était litigieuse, et qu'ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux de n'être pas entrés en possession de cette marchandise en exécutant les prescriptions du jugement du 21 septembre 1901 précité ; qu'ils concluent donc à leur mise hors de cause, et se portent reconventionnellement demandeurs en 5.000 francs de dommages-intérêts pour réparation du préjudice que leur a causé la saisie conservatoire témérairement pratiquée sur leur navire ;

Que, de plus, ils ont appelé en garantie la Banque de

Digitized by Google

l'Algérie, le sieur Prescott et le sieur Chapuis ès-qualités, auxquels ils demandent également 5.000 francs de dommages-intérêts ainsi qu'aux autres parties en cause;

Attendu que les sieurs Prescott et Chapuis, ès-qualité, soutiennent que c'est à tort qu'ils sont ainsi diversement appelés au débat ; qu'on ne saurait leur reprocher d'avoir voulu soutenir leurs intérêts en exerçant légalement leurs droits présumés de propriétaires de la marchandise dont s'agit ;

Qu'eux aussi ont appelé la Banque d'Algérie en garantie pour se voir relever des condamnations qui pourraient éventuellement être prononcées contre eux;

Attendu que, successivement, la Banque de l'Algérie a appelé en contre-garantie le Comptoir National d'Escompte de Paris, qui, lui-même, a appelé en arrière-garantie la Lloyd's Bank Limited de Londres ;

Et que ces établissements demandent leur mise hors de cause pure et simple, n'ayant eu, dans l'affaire, qu'un rôle d'intermédiaires sans que leur responsabilité s'en puisse trouver engagée ;

Ceci exposé ;

Sur la demande principale :

Attendu que, sans entrer plus avant dans l'examen des faits et circonstances qui ont amené le conflit judiciaire dont il est parlé plus haut, à l'occasion de la propriété de la marchandise dont s'agit, il convient de rechercher et d'établir la responsabilité initiale qui a rendu cette marchandise litigieuse et en a déprécié la valeur en en retardant l'utilisation ;

Attendu, sur ce point, que, lorsque la cargaison de briquettes est arrivée au port d'Alger sur le vapeur *Strong*, le capitaine avait le devoir strict de ne la livrer qu'à son véritable propriétaire, c'est-à-dire à celui qui lui présenterait le connaissement pour le lui remettre ou pour le lui faire viser comme de droit et comme d'usage ;

Attendu que, contrairement au droit et à l'usage, le capitaine Hunt n'a pas craint d'accepter des sieurs Vaills et Prescott le fret grevant la marchandise sans exiger d'eux immédiatement la production du connaissement qu'ils doivent avoir entre les mains;

Attendu que, si, en observance de l'article 306 du Code de commerce, le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret, il peut dans le temps

Digitized by Google

de la décharge demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de ce fret ;

Que, dans le cas soumis au Tribunal, le capitaine Hunt, n'ayant pas en sa possession le connaissement dont devaient être nantis les sieurs Vaills et Prescott, et sans s'occuper davantage de ces derniers, devait mettre à terre sa cargaison et faire procéder sans délai à la nomination d'un tiers consignataire qui eût fait le nécessaire pour assurer le paiement du fret ;

Que, dans ces conditions, la marchandise eût été affranchie de toute revendication de droit de propriété qui n'aurait pas été établie légalement et aurait pu être remise promptement au véritable propriétaire, porteur du connaissement ;

Mais attendu qu'il n'en a pas été ainsi ; qu'il y a lieu de se rappeler que le vapeur *Strong* est arrivé à Alger le 3 août 1901 ; qu'il a repris la mer le 6 ; que la marchandise n'a été sous main de justice que le 8 août par voie de saisie conservatoire et le 7 septembre suivant par voie de tierce consignation ;

Que cependant le fret était payé sans production préalable du connaissement, la marchandise étant laissée ainsi à la disposition des sieurs Vaills et Prescott pendant un temps déterminé et ceux-ci se trouvant dès lors en droit plus absolu de réclamer la propriété de la marchandise et sa remise définitive ;

Attendu que c'est ainsi que cette marchandise est devenue litigieuse et que les sieurs Vaills et Prescott étaient d'autant plus à même de résister judiciairement qu'ils avaient un fret important payé et déboursé qu'il leur importait, tout au moins, de récupérer, le cas échéant ;

Attendu qu'il convient de se rappeler que c'est à la date du 4 septembre 1901 que les sieurs Burke et Delacroix ont en mains le connaissement qui établit leur propriété des briquettes dont s'agit, alors que ce n'est que le 7 du même mois qu'a lieu la nomination en justice d'un tiers consignataire, étant spécifié que le capitaine Hunt faisait plaider sur la remise à ordonner du connaissement, alors qu'il aurait évité l'engagement de cette procédure qui devait se perpétuer s'il s'était conformé aux prescriptions de l'article 306 précité ;

Attendu que c'est ainsi qu'il a gravement engagé sa responsabilité et qu'il s'est mis dans le cas d'en supporter les

Digitized by Google

conséquences pécuniaires et de les faire supporter par les armateurs Stallybrass et Cie, ses mandants ;

Attendu, en ce qui concerne les sieurs Vaills et Prescott, qu'il résulte des éléments de la cause que, s'ils ont fait tous efforts pour entrer en possession de la cargaison de briquettes, c'est qu'ils paraissaient y avoir des droits, ayant d'abord traité verbalement de l'achat de cette cargaison avec la maison Hawthorn Bross et Cie, qui paraît s'être soustraite depuis à ses engagements ;

Attendu en outre que, le fret qu'ils avaient payé leur ayant été remboursé sur un ordre de justice, il y a tout lieu de présumer que cette nouvelle situation les a affranchis de toute responsabilité et de tout recours de tiers intéressés contre eux ;

Sur les appels en garantie :

Attendu que des éléments de la cause il résulte aussi que les établissements de la Banque de l'Algérie, du Comptoir National d'Escompte de Paris et du Lloyd's Bank Limited de Londres n'ont agi qu'en se transmettant successivement des ordres dont le départ initial venait de la maison Hawthorn Bross et Cie ;

Que rien dans la conduite tenue par ces établissements en la circonstance ne dénote une faute quelconque venant neutraliser ou même atténuer celle commise par le capitaine Hunt, comme il est indiqué plus haut ;

Sur le quantum de la demande principale :

Attendu que le compte réliquataire de 33.775 francs indiqué ci-dessus n'est pas autrement contesté ;

Que, quant aux dommages-intérêts complémentaires réclamés, le Tribunal a les éléments d'appréciation suffisants pour les déterminer en tenant compte de la perte de partie des intérêts et de toutes autres considérations commerciales ;

Attendu enfin que toutes ces instances sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre ;

Par ces motifs,

Joint, comme connexes, les différentes instances dont s'agit ;

Et statuant sur icelles par un seul et même jugement,

Faisant application en l'espèce des dispositions de l'article 1382 Code civil,

Condamne le capitaine Hunt et ses armateurs Stallybrass et Cie à payer, par toutes les voies de droit, conjointement et

Digitized by Google

solidairement aux sieurs Burke et Delacroix la somme principale de 33.775 francs pour les causes sus-énoncées, avec intérêts de droit du jour de la demande ;

Les condamne en outre sous la même solidarité à payer aux mêmes la somme de 3.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

Met hors de cause la Société Vaills et Prescott, le sieur Prescott et le sieur Chapuis, ès-qualités, ainsi que la Banque de l'Algérie, le Comptoir National d'Escompte de Paris et le Lloyd's Bank Limited de Londres ;

Condamne les dits capitaines Hunt et les armateurs Stallybrass et Cie solidairement aux dépens tant de la demande principale que des appels en garantie ;

Déboute toutes les parties du surplus de leurs demandes respectives. »

Du 3 décembre 1902. — Prés. : M. Grapin ; plaid. : Mes Lefebvre, Joly, Foissin, P. Blasselle, Bordet et Meunier, avocats (1).

Observation. — Sur la responsabilité encourue par le capitaine qui délivre la marchandise à un autre qu'au porteur du connaissement, voyez Anvers, 12 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 202 ; Tribunal de l'Empire allemand, *ibid.*, XIII, p. 811 ; spécialement pour le cas où il la délivre à un acheteur sur présentation de la facture, voyez Cassation, 1er février 1899, *ibid.*, XIV, p. 596 et la note ; Copenhague, 26 mai 1887, *ibid.*, IV, p. 330.

Sur la nomination d'un tiers consignataire lorsque le destinataire ne se présente pas, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 731 ; Cassation, 24 octobre 1900, ce Rec., XVI, p. 469 et la note ; Aix, 20 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 21 ; Gand, 14 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 868 et la note.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

2 avril 1902

Affrètement. Time-Charter. Armateur. Bonne navigabilité du navire. Droit anglais. Droit allemand. Garantie au départ et pour le premier voyage. Garantie pendant toute la durée du contrat. Absence de clause expresse. Impossibilité de l'exiger.

Navire : « Friary ».

Lorsqu'un navire est affrété en *time-charter,* en droit anglais comme en droit allemand, l'armateur doit à l'affréteur la garantie du bon état de navigabilité de son navire, même si ce n'est pas formellement stipulé dans le contrat.

Cette obligation de l'armateur s'entend en ce sens qu'il garantit le bon état de navigabilité de son navire au départ et pour le premier voyage, sauf fortunes de mer, mais qu'il ne répond nullement que le navire restera navigable pendant toute la durée du contrat d'affrètement et n'aura pas besoin de réparations.

Une pareille extension de la garantie due par l'armateur devrait être formellement exprimée dans la charte-partie. Il peut se faire qu'un navire, bien que coté à la première cote du Lloyd's et livré en parfait état de navigabilité, ait besoin à la suite d'un voyage pénible de réparations importantes pour pouvoir continuer à tenir la mer, et le droit anglais pas plus que le droit allemand, dans le silence de la charte-partie, ne met à la charge de l'armateur les risques de réparations rendues nécessaires par les voyages effectués sous les ordres et pour le compte de l'affréteur.

VOGEMANN c. J. BERENBERG, GOSSLER AND C°.

Du 2 avril 1902. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Voyez Tribunal de l'Empire, 27 mars 1901,

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 106.

Digitized by Google

ce Rec., XVII, p. 157 et la note. Comp. Cour suprême de judicature d'Angleterre, 13, 14 novembre 1891, *ibid.*, VII, p. 448; Chambre des Lords, 14 novembre 1892, *ibid.*, IX, p. 58; Chambre des Lords, 1er décembre 1890, *ibid.*, VI, p. 471; Trieste, 6 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 98; Bordeaux, 16 mars 1887, *ibid.*, III, p. 171; Marseille, 8 novembre 1892, *ibid.*, VIII, p. 565; Marseille, 26 juillet 1886, Aix, 2 mars 1887, *ibid.*, II, p. 182 et 664.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

6 juin 1902

Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur.» Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause : « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger.

Navire : « Prah ».

Lorsque le connaissement s'applique non pas à une quantité à prendre sur un lot de marchandises de même nature, mais à une marchandise nettement spécialisée et distinguée par des marques, telle que des bois, dont le nombre est d'ailleurs indiqué, l'obligation du capitaine consiste à livrer au réceptionnaire toute la marchandise correspondant au connaissement qui se trouve à bord, quel que soit son poids réel.

Il en est ainsi surtout lorsqu'il est mentionné au connaissement que le poids porté sur ce titre est celui déclaré par le chargeur et que le connaissement contient la clause « poids, quantité, nombre... inconnus ».

En pareil cas, en effet, le capitaine ne répond ni du poids

Digitized by Google

ni du nombre, il n'est tenu de livrer que ce qu'il reconnaît avoir reçu, et, en cas de contestation, la preuve de la mise à bord est à la charge du destinataire.

C'est uniquement du connaissement que dérivent, pour le capitaine, et par suite pour l'armateur, l'obligation de livrer toute la partie de marchandises qu'il a reçu et qui fait l'objet de ce titre et, pour le destinataire, le droit de la recevoir dans son entier.

Si donc à la livraison un excédent en poids même considérable est constaté sur le poids déclaré, on ne peut soutenir que le destinataire ait reçu outre le connaissement, ni que l'armateur ait livré cet excédent en vertu d'une sorte d'obligation *ex recepto*.

En conséquence, le réceptionnaire n'est tenu de payer le fret qu'en vertu du connaissement et d'après les mentions qu'il contient.

Or, en vertu du droit allemand, comme d'après la pratique anglaise — à laquelle il faut se référer, en l'espèce, puisqu'une clause du contrat de transport le soumet à la loi du pavillon, c'est-à-dire à la loi anglaise — le fret est payable sur le poids porté au connaissement et la mention « poids inconnu » ne déroge pas à cette règle.

L'indication du poids faite par le chargeur dans un connaissement afférent à une marchandise spécialisée forme, en effet, une convention entre le chargeur et l'armateur relativement au paiement du fret stipulé à tant la tonne, qui lie les deux parties à tel point que la preuve d'une différence entre le poids déclaré et le poids réel délivré n'est pas admissible.

La clause du connaissement portant que le fret est payable « *on actual gross weight shipped* » ne modifie en rien cette convention. Dès lors qu'il n'y a pas eu de pesage à la mise à bord et que, d'ailleurs, l'usage n'est pas d'effectuer un tel pesage, cette clause n'a pas, en effet, d'autre signification que de déclarer que le poids indiqué au connaissement est accepté comme le poids brut réellement embarqué d'après lequel le fret doit être payé. Elle s'oppose à la clause « *on gross weight delivered* ».

Par suite, l'armateur n'est pas fondé à exiger le fret sur le poids réellement délivré, quel que soit l'excédent constaté lors de la livraison.

THE BRITISH AND AFRICAN STEAM NAVIGATION Co Led c. WEBER ET GUHL.

Digitized by Google

Du 6 juin 1902. — 4e chambre.

Observation. — Le paragraphe 656 du Code de commerce allemand est ainsi conçu : « Si le fret est stipulé payable d'après le nombre, la mesure ou le poids des marchandises et que le connaissement porte l'indication du nombre, du poids ou de la mesure de ces marchandises, c'est d'après cette indication seule que doit être calculé le fret, sauf convention contraire. N'est pas considérée comme telle la clause « nombre, mesure, poids inconnus » ou toute autre analogue. » Comp. Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901, ce Rec., XVIII, p. 215 et la note.

Pour la jurisprudence anglaise, voyez Carver, *Treatise on carriage of goods by sea*, sect. 581.

La jurisprudence française semble être en sens contraire, voyez Havre, 23 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 848 et la note ; *contrà*, Havre, 8 août 1892, *ibid*, VIII, p. 87.

Comp. dans le sens du jugement rapporté : Bruxelles, 24 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 675 et la note ; Cour d'appel des Etats-Unis (5e circuit), 1er mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 111 ; *contrà*, Gênes, 25 mars 1900, *ibid*,, XVI, p. 714 et la note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

13 juin 1903

Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 127, 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'art. 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Vente du navire par l'assuré. Vente irrégulière. Art 131 du Règlement. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire. Déduction du net produit de la vente du navire. Prix. Représentation du navire. Assuré. Absence d'enrichissement illicite. Assureur. Impossibilité d'exiger la déduction.

Navire : « Pollux ».

Les dispositions de l'article 127 du Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, ainsi conçu : « Quand un navire a souffert des avaries, on doit, dès que possible, procéder à l'expertise du dommage existant et en dresser un rapport, établir le devis des réparations jugées nécessaires et, si les circonstances le permettent, exécuter de suite ces réparations », sont sans sanction.

Digitized by Google

Il en est de même d'une clause d'une police d'assurance modifiant l'article 130 dans un sens plus strict et stipulant que « immédiatement après l'expertise et l'établissement du devis, les réparations doivent être effectuées sans retard, que l'assurance prenne fin ou non au lieu où se trouve le navire en état d'avaries ».

En conséquence, la violation de ces prescriptions n'entraîne pas pour l'assuré la perte de ses droits contre l'assureur, elle en restreint seulement l'exercice.

Si donc, à la suite d'une expertise fixant le coût des réparations jugées nécessaires à une somme excédant les trois quarts de la valeur assurée de son navire, au lieu d'effectuer ces réparations, l'assuré a fait vendre le navire aux enchères publiques, bien que cette vente soit irrégulière, puisqu'elle a été faite en violation de l'article 130 modifié par la police qui lui refusait cette faculté, il a néanmoins le droit de réclamer à l'assureur le règlement des avaries conformément à l'article 131.

Cet article, alinéa 5, est ainsi conçu : « Quand la condamnation et la vente du navire restent à la charge de l'assuré — par exemple si le navire ne vaut pas la réparation, si la procédure est irrégulière... — le règlement de l'avarie par l'assureur doit se faire sur la base du rapport d'expertise et du devis régulièrement dressés que l'assuré doit produire et sous déduction de la différence du vieux au neuf. »

Il en résulte que, malgré la vente du navire, l'assuré a le droit de se faire payer par l'assureur le montant des avaries tel qu'il est fixé par le devis des experts et il n'a pas à déduire de la somme ainsi déterminée le net produit de la vente aux enchères de son navire.

A quelque chiffre que la somme totale ainsi obtenue puisse s'élever, dépassât-elle la valeur d'assurance du navire, l'assuré ne s'enrichit pas au détriment de l'assureur.

En effet, les prescriptions du Règlement sur les assurances n'empêchent pas, en définitive, l'assuré de vendre son navire au lieu de le réparer, la seule sanction est que cette vente ne concerne en rien l'assureur. Le prix qui en provient vient donc prendre dans le patrimoine de l'assuré la place du navire à réparer, il la représente à l'égard de l'assureur, or, ce dernier doit payer le montant des avaries d'après le devis des réparations et il n'a pas plus à réclamer une part du navire

Digitized by Google

vendu qu'il n'aurait le droit d'exiger une part du navire lui-même, si l'assuré avait effectué les réparations.

CARL GRIHWAN C. DIE NORDDEUTSCHE VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT ET AUTRES.

Du 13 juin 1903. — 2e chambre.

OBSERVATION. — Voyez Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 127, 130, 131, ce Rec., XVI, p. 582 et suiv. Comp. Tribunal de l'Empire, 14 novembre 1898, *ibid.*, XV, p. 793.

TRIBUNAL RÉGIONAL DE BRÊME

27 décembre 1902

Expertise. Manquants. §§ 608, 609 C. Com. Perte totale. Inapplication. Marchandise transportée en sacs. Connaissement global. Perte de sacs. Perte de corps certains. Perte totale. Constatation. Comptage. Expertise. Inutilité. Impossibilité de l'exiger.

Navire : « Thérèse et Marie ».

Aux termes des paragraphes 608 et 609 du Code de commerce, dans les quarante huit heures de la réception des marchandises, une expertise est nécessaire pour reconnaître leur état d'avarie ou la perte partielle, que l'état d'avarie ou le manquant soit ou non apparent, sinon l'action en indemnité est perdue pour le réceptionnaire.

Ces dispositions sont inapplicables en cas de perte totale. Il n'est pas besoin d'expertise, en effet, pour la constater.

Or, lorsque la marchandise est transportée en sacs, chaque sac forme un corps distinct et concret dont la réunion constitue la cargaison; le manquant de quelques-uns de ces sacs à la livraison doit, par suite, être considéré comme une perte totale pour chacune de ces unités et non comme la perte partielle d'une partie non individualisée d'un lot de marchandises.

Il en est évidemment ainsi lorsque le connaissement, même global, indique pour chaque sac des marques, des numéros et un poids distincts. Ce connaissement n'est alors que la réunion de plusieurs connaissements sur un même titre et la

Digitized by Google

spécialisation de chaque colis est assez marquée pour que sa perte constitue la perte d'un corps certain.

Il en est encore ainsi, même si le connaissement ne porte qu'un nombre total de sacs et un poids global pour toute la cargaison et n'indique pour chacun des sacs ni marques ni numéros.

Une telle cargaison n'est encore, en effet, que la somme, le total d'un nombre déterminé de colis séparés ; ce n'est pas un bloc dont il soit impossible de discerner les parties.

Dans ces conditions, une expertise pour constater un déficit à la livraison sur le nombre de sacs indiqués au connaissement ne peut être exigée, puisqu'il s'agit de perte totale.

En fait, d'ailleurs, et même en admettant que ce déficit ne constituât qu'une perte partielle au sens des paragraphes 608 et 689 du Code de commerce, l'expertise serait une mesure frustratoire : pour reconnaître qu'il manque des sacs sur la partie à recevoir, il suffit de les compter à la livraison et de comparer le total obtenu au nombre porté sur le connaissement.

Or, dans l'esprit de la loi, l'expertise ne peut être imposée qu'autant qu'il s'agit de marchandises transportées en vrac, ou même en sacs, mais lorsque, suivant les circonstances, ce n'est qu'à la suite d'un pesage ou d'un mesurage que sur le lot entier ou dans les sacs le manquant pourrait être déterminé ; cette mesure doit alors être provoquée dans un court délai après la réception pour sauvegarder les droits et les intérêts respectifs de l'armateur et des réceptionnaires.

Bremer Rolandmule allgemeine Gesellschaft c. G. Steinmeier und C°.

Du 27 décembre 1902. 2e chambre.

Observation. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1902, ce Rec., XVIII, p. 554 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **MM. P. GOVARE**, avocat à Paris, **BULTHEEL**, avocat, et **B. MOREL-SPIERS**, docteur en droit, courtier maritime, à Dunkerque.

HAUTE COUR DE JUSTICE

10 décembre 1902

Assurance maritime. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Charbon. Quantité suffisante pour atteindre un port d'escale. Obligation. Insuffisance de charbon. Sacrifice d'objets d'équipement, de bois du navire et du chargement. Innavigabilité. Irresponsabilité de l'assureur.

Navire : « Gulf of Florida ».

Un contrat d'assurance maritime implique toujours de la part de l'assuré garantie du bon état de navigabilité de son navire.

Lorsque l'assurance est contractée pour un « round voyage » la quantité de charbon qu'il faut avoir à bord au départ doit être suffisante non pour effectuer tout le voyage mais pour permettre de renouveler aux ports d'escale sur la route.

Le fait que, par suite de l'insuffisance de charbon pour atteindre l'un de ces ports, il a fallu sacrifier des objets d'équipement, des bois du navire et de la cargaison, constitue un état d'innavigabilité qui dégage les assureurs de toute responsabilité.

GREENOCK STEAMSHIP C° L^ed^ c. MARITIME INSURANCE C° L^ed^.

Le vapeur *Gulf of Florida* avait été assuré à la Compagnie défenderesse pour un « round voyage ».

Il partit de Montevideo le 19 juillet 1897 avec 562 tonnes de charbon dans ses soutes, quantité jugée négligemment par le mécanicien suffisante pour le conduire à Saint-Vincent, premier port où il pouvait faire escale.

Il dut relâcher à Montevideo pour réparer une avarie, en repartit après avoir consommé sans les remplacer 20 tonnes de charbon, éprouva du mauvais temps qui retarda son arri-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 886.

Digitized by Google

vée et, à court de charbon, sacrifia des objets d'équipement, des bois du bord et du chargement. Les sacrifices du navire s'élevèrent à £ 312, la perte du chargement à £ 613.

Les demandeurs réclamaient aux assureurs leur part dans ces pertes sur la base de la police d'assurance.

Le juge décide :

1° Que la police implique toujours garantie que le navire est navigable ; si le voyage est un « round voyage », cela ne veut pas dire qu'il doit avoir du charbon en quantité suffisante pour tout le voyage mais pour lui permettre de renouveler sa provision à tous les ports convenables sur la route. Dans l'espèce, la garantie a été violée par suite de la négligence de l'équipage ;

2° Que l'exception invoquée par les demandeurs que l'assurance couvre les pertes résultant de négligence n'est pas applicable. La perte ne résulte pas d'une négligence mais d'un acte volontaire décidant un sacrifice. La négligence a été la cause initiale mais non la cause directe de la perte;

3° Que la clause de la police donnant à l'assuré le droit, lorsqu'il découvre que la garantie de navigabilité a été violée, de demander à l'assureur de le couvrir contre les risques en résultant moyennant un supplément de prime, est applicable, et qu'il y a lieu de fixer la prime ; que la prime que l'assureur eût dû demander devait être au moins égale au montant de la perte subie, puisque l'assureur s'il avait été avisé en temps utile eût dû également prévoir pour fixer cette prime le risque de perte totale qui se trouvait augmenté par suite de l'état d'innavigabilité.

Jugement en faveur des défendeurs.

Du 10 décembre 1902. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Bigham, juge ; plaid. : MM. Carver, K. C., et Leck ; J.-A. Hamilton, K. C., et Simey.

Observation. — Voyez *Time Law Reports*, vol. XIX, p. 107. Comp. Haute Cour de Justice, 27 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 700 ; 11 mars 1899, *ibid.*, XIV, p. 832 ; Douai, 11 avril 1900, *ibid.*, XVII, p. 543 ; Gand, 28 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 507 ; Cassation de Naples, 27 février 1899, *ibid.*, XIV, p. 841 et les notes.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

23 janvier 1903

Assurance maritime. Police souscrite par l'entremise d'un courtier. Coutume du Lloyds. Courtier et assureur réglant entre eux les indemnités et les primes dues en vertu de la police. Paiement au courtier. Non paiement à l'assuré. Faillite du courtier. Assuré. Ignorance de l'usage. Nullité du paiement. Assureur. Responsabilité.

Lorsqu'une police d'assurance maritime est souscrite par l'intermédiaire d'un courtier, l'usage du Lloyds est que courtier et assureur règlent entre eux les indemnités et les primes dues en vertu de la police.

Mais lorsque le courtier, après avoir encaissé l'indemnité sans payer l'assuré, tombe en faillite, si l'assuré affirme sous serment qu'il ignorait l'usage du Lloyds, le paiement ainsi fait n'est pas valable et l'assureur reste responsable.

MATVIEFF C. CROSFIELD.

Le demandeur avait assuré au Lloyd par l'entremise d'un courtier de Londres une quantité de thé pour une somme de £ 170. A la suite de perte de la marchandise, il fit sa réclamation à l'assuré par l'intermédiaire du courtier. Conformément à un usage du Lloyds, assureur et courtier réglèrent directement en compte courant, faisant la balance entre les sommes dues pour pertes et les primes d'assurance. Le courtier encaissa le montant payé pour pertes sans payer l'assuré, puis tomba en faillite. L'assuré réclama directement à l'assureur et déclara sous la foi du serment qu'il ne connaissait pas l'usage du Lloyds.

M. le juge Kennedy décide qu'en présence de la déclaration de l'assuré, l'usage du Lloyds et le paiement effectué ne sont pas opposables au demandeur, que c'est au défendeur à prouver que le demandeur connaissait l'usage.

Jugement en faveur du demandeur.

Du 23 janvier 1903. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Kennedy, juge; plaid. : MM. J.-A. Hamilton, K. C., et Loehnis ; Scrutton, K. C., et Mackinnon.

OBSERVATION. — Voyez *Time Law Reports*, vol. XIX.

Digitized by Google

Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 9 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 187.

HAUTE COUR DE JUSTICE

4 février 1903

Affrètement. Armateur. Navire. Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs.

Navire : « Patapsco ».

Nonobstant les clauses de la charte-partie stipulant que « les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et que « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs », les armateurs sont responsables envers ces derniers des frais de relâche causés par l'insuffisance de charbon au commencement du voyage, car ce fait constituait le navire en état d'innavigabilité au départ et les armateurs doivent garantie du bon état de navigabilité de leur navire.

David Mac Iver Sons and C° c. The Tate Steamers.

Le vapeur *Patapsco* avait été affrété par les défendeurs le 14 février 1901 pour un voyage de La Plata à Liverpool et retour. La réclamation des affréteurs était basée sur les frais extra occasionnés par la relâche nécessaire du navire à Pernambuco pour prendre une nouvelle provision de charbon, vu l'insuffisance de la quantité prise au port de départ pour atteindre Saint-Vincent.

Aux termes de la charte-partie, les affréteurs devaient fournir le charbon, et d'autre part, le capitaine, bien que nommé par les armateurs, était sous leurs ordres.

La quantité exacte de charbon que le navire avait à son départ de La Plata n'avait pu être précisée, mais le capitaine avait dû relâcher à Pernambuco pour prendre 70 tonnes. Il ne résultait pas du livre de bord que des circonstances spéciales de navigation eussent retardé le voyage et nécessité une consommation imprévue de charbon.

Digitized by Google

Le juge de première instance avait rendu les armateurs responsables de l'innavigabilité du navire au départ.

La Cour confirme.

Les défendeurs invoquaient à tort la clause de la charte-partie. obligeant les affréteurs à fournir et à payer le charbon pour en conclure qu'ils devaient s'assurer de la quantité nécessaire pour parcourir chaque étape ; cette obligation incombe aux armateurs et ils ne peuvent être exonérés de leur responsabilité.

Du 4 février 1903. — Cour d'appel. — Devant Lords Vaughan Williams, Sterling et Mathew ; plaid. : MM. J.-A. Hamilton, K. C., et Bailhache ; Pickford, K. C , et Bateson.

Observation. — Comp. Haute Cour de Justice, 27 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 700 ; 11 mars 1899, *ibid.*, XIV, p, 832 ; 10 décembre 1902, *ibid.*, XIX, p. 260, et les notes. *Time Law Reports*, vol. XIX, p. 217.

ASSISES DE LIVERPOOL

26 février 1903

Assurance maritime. Navire. Délaissement pour perte totale. Evaluation. Valeur de l'épave. Coût des réparations.

Navire : « Wild Rose ».

Pour apprécier la validité du délaissement pour perte totale fait aux assureurs, il faut ajouter au coût des réparations à effectuer au navire la valeur de l'épave.

Wild Rose Steamship Company c. Jupe et consorts.

Le *Wild Rose*, d'une jauge brute de 262 tonnes, était assuré au Lloyd et estimé dans la police à £ 3.500.

Une clause de la police stipulait qu'il faudrait tenir compte de la valeur assurée pour établir si le navire pourrait ou non être délaissé comme perte totale.

Dans un voyage sur lest à destination de Maryport, le navire échoua sur un rocher de pierre, et les armateurs ayant obtenu une offre de renflouement à £ 1.100, firent le délaissement du navire aux assureurs.

Digitized by Google

La Liverpool Salvage Association réussit à traiter pour le renflouement moyennant une indemnité de £ 498 et le navire fut relevé.

Une offre pour effectuer les réparations fut faite à £ 2.600, une autre plus tard à £ 1.800. La valeur de l'épave fut estimée de £ 250 à £ 350, les frais de surveillance et accessoires à £ 170 et les frais extra du chef des réparations à 10 o/o du prix indiqué.

Les assureurs étaient-ils justifiés à refuser le délaissement?

M. le juge Walton dit que lorsqu'il y a une clause d'estimation dans la police, l'armateur a le droit de réparer le navire de manière qu'il soit dans le même état qu'au moment où le chiffre d'estimation a été accepté dans la police, et, d'autre part, comme il faut prendre pour criterium ce que ferait un armateur prudent non assuré, on doit ajouter au coût des réparations la valeur de l'épave.

Du 26 février 1903. — Devant M. Walton, juge; plaid.: MM. Pickford, K. C., et Leslie Scott; F. Taylor, K. C., et Maurice Hill.

Observation. — Voyez *Time Law Reports*, vol. XIX, p. 189; Haute Cour de Justice, 22-23 mai 1894, ce Rec., X, p. 298.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par M. A. MAETERLINCK, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

29 avril 1903

Fin de non-recevoir. Article 233 loi maritime. Manquant. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation. — Fin de non-recevoir. Caractère. Moyen de défense au fond. Absence d'obligation de l'opposer « in limine litis ». — Protestation. Citation en justice. Article 233 loi maritime. Délai. Augmentation à raison de la distance. — Protestation. Point de départ du délai de 24 heures. Navire. Chargement à cueillette. Fin du débarquement.

Navire : « Frisia ».

I. — Les fins de non-recevoir établies par les articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime ne sont pas d'ordre public et peuvent faire l'objet d'une renonciation expresse ou tacite.

Le consentement donné par le capitaine à la consignation du fret en mains tierces, jusqu'après décision judiciaire sur la réalité du manquant, n'emporte pas renonciation par lui à invoquer les susdites fins de non-recevoir.

II. — Les nullités visées par les articles 232 et 233 ne sont pas des nullités de forme, elles concernent le fond même du droit des parties, et, par suite, n'ont pas à être opposées *in limine litis*.

III. — La disposition de l'article 1033 C. proc. civ. a une portée générale et est applicable, à moins de dérogation spéciale, aux ajournements et citations, qu'il s'agisse de délais francs ou non, de délais impartis aux demandeurs pour l'intentement de leurs actions ou de ceux réservés aux défendeurs pour y répondre, d'actions ou d'actes prévus par le Code de procédure civile ou par toutes autres lois, pourvu qu'il y ait

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 893.

Digitized by Google

un acte « fait à personne ou domicile », initial d'un délai prescrit.

Tel est le cas pour le délai fixé par l'article 233 qui frappe de nullité la protestation faite au capitaine pour dommage à la marchandise, si cette protestation n'a pas été suivie d'une demande en justice dans le mois de sa date. Ce délai doit donc, par application de l'article 1033 C. pr. civ., être augmenté à raison de la distance qui sépare le domicile du réclamant du siège du tribunal saisi.

IV. — Le délai de 24 heures, que l'article 233 accorde au destinataire pour protester en mains du capitaine du chef de dommage à la marchandise, part, en principe, si le navire contient des marchandises destinées à plusieurs réceptionnaires, du moment où le navire est entièrement déchargé.

CAP. SKOV C. SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE RUSSO-BELGE.

ARRÊT

« LA COUR,

Vu l'arrêt de la Cour de cassation, en date du 17 avril 1902, cassant l'arrêt rendu entre parties le 19 décembre 1900 par la Cour d'appel de Gand et renvoyant la cause devant la Cour d'appel de Bruxelles ;

Attendu que l'appelant prétend qu'en vertu des articles 232 et 233 de la loi du 21 août 1879, l'action de l'intimée est non recevable, d'abord parce qu'elle n'a pas été intentée dans le mois de la date de la protestation, ensuite parce que cette protestation elle-même n'a été notifiée que plus de 24 heures après la réception de la marchandise transportée ;

Attendu que, de son côté, l'intimée soutient que l'appelant est déchu du droit de soulever les fins de non-recevoir susindiquées, parce que la consignation faite par les parties, le 2 février 1899, implique, de la part de l'appelant, renonciation à la fois à ces deux fins de non-recevoir et que, de plus, en ce qui concerne spécialement la fin de non-recevoir basée sur la tardiveté de la protestation, elle n'a pas été produite *in limine litis* ni même devant le premier juge ;

Attendu que ni les déchéances invoquées par l'intimée, ni les fins de non-recevoir opposées par l'appelante, déchéances et fins de non-recevoir qui, seules, forment l'objet des débats devant la Cour, ne peuvent être accueillies ;

En ce qui concerne les déchéances invoquées par l'intimée :

Digitized by Google

Attendu que s'il est vrai que les fins de non-recevoir établies par les articles 232 et 233 de la loi susdite ne touchent en rien à l'ordre public et que les intéressés ont toujours le droit d'y renoncer expressément ou tacitement, il n'est nullement démontré que l'appelant ait jamais renoncé, soit expressément, soit tacitement, à l'une ou à l'autre des fins de non-recevoir qu'il oppose à l'action de l'intimée ;

Que l'existence d'une renonciation expresse ou formelle n'est pas même alléguée et celle d'une renonciation tacite ne résulte d'aucun élément du débat ;

Qu'il est vrai que, le 2 février 1899, l'appelant, au lieu de procéder à la saisie des marchandises, en vue de se faire payer le fret à lui dû par privilège sur le prix de vente, a consenti à ce que l'intimée consignât en mains tierces et jusqu'à décision de justice sur le différend entre les parties quant au manquant dont se plaignait l'intimée, la somme nécessaire pour couvrir entièrement le montant de ce fret ; mais que de l'assentiment à cette consignation il est impossible d'induire une renonciation à des fins de non-recevoir à une action qui n'était même pas engagée à ce moment et que l'intimée restait libre de ne pas intenter ;

Attendu que les nullités prévues à ces articles 232 et 233 ne sont pas des nullités de forme d'actes de procédure auxquelles s'applique l'article 173 du Code de procédure civile, mais concernent le fond même des droits respectifs des parties ; qu'aucun texte de loi ne prescrit de soulever *in limine litis* ou tout au moins dans le cours de la procédure de première instance, la fin de non-recevoir basée, comme dans l'espèce, non sur la forme mais sur la seule tardiveté de la protestation ;

Que rien n'empêche, dès lors, l'appelant de produire pour la première fois devant la Cour la dite fin de non-recevoir qui constitue non une demande nouvelle, mais un moyen nouveau admissible en degré d'appel ;

En ce qui concerne la fin de non-recevoir basée sur la tardiveté de l'action :

Attendu que l'action, engagée à raison d'un manquant de marchandises dont se plaint l'intimée, a été intentée devant le Tribunal de commerce de Gand, le 25 février 1899, alors que la protestation du chef de ce manquant avait été notifiée à Gand même, à la requête de l'intimée, le 23 janvier précédent, et qu'ainsi plus d'un mois s'est écoulé entre la protesta-

Digitized by Google

tion et la demande en justice ; que, néanmoins, l'action a été intentée dans le délai légal, le délai d'un mois, prévu *in terminis* par l'article 233susdit devant, dans l'espèce, et en vertu de l'article 1033 du Code de procédure civile, être augmenté d'un jour par trois myriamètres de distance entre Gand et Liège, et ce délai ainsi augmenté n'ayant pas été dépassé ;

Attendu que la disposition qui fait l'objet de la seconde partie de cet article 1033, a une portée générale et est applicable, à moins de dérogation spéciale, aux ajournements et citations, qu'il s'agisse de délais francs ou non francs, de délais impartis aux demandeurs pour intenter leurs actions ou de ceux réservés aux défendeurs pour y répondre, d'actions ou actes prévus par le Code de procédure civile ou par toutes autres lois, pourvu qu'il y ait, comme dans l'espèce, un acte « fait à personne ou domicile », initial d'un délai prescrit ;

Qu'il suffit, pour s'en convaincre, de se rappeler les termes généraux du texte de l'article et de se pénétrer des motifs d'équité qui ont inspiré le législateur de 1806, et qui exigent que toute partie ayant à défendre ses intérêts en justice, comme demanderesse ou comme défenderesse. soit, malgré son éloignement, dans des conditions sensiblement semblables à celles dans lesquelles elle se trouverait si elle était sur les lieux mêmes ;

Qu'il y a lieu de remarquer de plus que le projet du Code de procédure civile, tant dans sa première (art. 1101), que dans sa seconde rédaction (art. 1102) présentées au Conseil d'Etat, respectivement, les 25 prairial et 10 messidor an XIII, ne contenait, de l'article 1033 actuel, que la seconde disposition, celle qu'il s'agit d'appliquer dans l'espèce et qui était libellée comme suit : « Le délai général fixé pour les ajourne-« nements, les citations, sommations et autres actes faits à « personne ou domicile, sera augmenté d'un jour à raison de « 3 myriamètres de distance ; et quand il y aura lieu à voyage « ou renvoi et retour, l'augmentation sera du double » ;

Ce texte, déjà adopté par le Conseil d'Etat, fut communiqué à la section de législation du Tribunat ; après avoir constaté le caractère général de cette disposition qu'elle approuvait, cette section proposa de rédiger, sous un nouvel article (1102 *bis*), une autre disposition non existant jusque-là dans le projet et relative à la franchise générale des délais légaux ; et c'est à la suite de cette proposition que fut présentée au Conseil d'Etat, le 29 mars 1806, puis adoptée par le

Digitized by Google

Corps législatif, la rédaction actuelle de l'article 1033, sans que rien n'autorise à supposer qu'en réunissant, sous un même article, les deux dispositions indépendantes l'une de l'autre, ayant fait l'objet des articles 1102 et 1102 *bis* du projet tels que les désirait la section du Tribunat, le législateur ait voulu en quoi que ce soit restreindre la portée générale de celle relative à la prorogation des délais à raison des distances ;

Attendu qu'en ce qui concerne le délai d'un mois pour intenter l'action, les articles 232 et 233 de la loi maritime ne contiennent aucune dérogation à cette dernière disposition qui est, dès lors, applicable à l'action actuelle ;

Attendu qu'il est établi que, dès avant la protestation jusqu'après l'ajournement introductif d'instance, la Société anonyme intimée n'a pas cessé d'avoir à Liège son siège social et, dès lors, son domicile ; que c'est à Liège qu'elle a dû se trouver pendant tout cet intervalle de temps et qu'elle a pu réunir les éléments pour apprécier elle-même s'il y avait lieu à intenter l'action et prendre une décision définitive à cet égard ; que la circonstance que les marchandises ont été reçues à Gand en son nom et que la protestation a été faite également à sa requête, est ici sans relevance réelle, puisqu'il n'y a là que des actes urgents et conservatoires que l'agent de l'intimée, présent sur les lieux, a eu le pouvoir de faire, mais qui n'impliquent nullement le droit pour cet agent d'intenter l'action ;

Que, d'autre part, il est indifférent de rechercher, dans l'espèce, si pour le calcul de la distance à partir de Liège, il faut avoir égard au lieu de déchargement des marchandises plutôt qu'au lieu de la protestation ou au siège du tribunal saisi de la contestation, puisque Gand est à la fois le siège du tribunal saisi et le lieu où la marchandise a été déchargée et où la protestation a été notifiée ;

Que vainement l'appelant allègue-t-il que l'augmentation du délai n'est pas applicable à l'espèce, parce que l'intimée aurait eu une succursale à Gand et qu'elle a fait élection de domicile à Gand, tant dans sa protestation que dans sa citation en référé et dans la notification de l'ordonnance de référé, tous actes qui ont précédé l'ajournement introductif de l'instance ;

Que, d'une part, l'existence de la succursale allèguée n'est pas établie, et le fût-elle, il n'en résulterait pas que cette succursale eût eu le pouvoir d'intenter l'action actuelle :

Digitized by Google

Que, d'autre part, l'élection de domicile dans les actes prérappelés, telle qu'elle a été faite, n'a pu avoir pour effet de priver l'intimée de son droit à la prolongation à raison des distances du délai pour intenter l'action, et ne comporte certes ni abandon de ce droit, ni pouvoir à l'huissier instrumentant chez lequel cette élection de domicile a été faite chaque fois, de lancer l'ajournement introductif ; que pareil abandon ou pareil pouvoir n'est pas établi ;

En ce qui concerne la fin de non-recevoir basée sur la tardiveté de la protestation :

Attendu que s'il est vrai qu'après le 20 janvier 1899, aucun bois à destination de l'intimée n'a plus été débarqué du steamer commandé par l'appelant ou tout au moins délivré à l'intimée, il ne s'ensuit nullement que la protestation notifiée le 23 janvier 1899 soit tardive ;

Qu'en effet il est établi que le déchargement complet du steamer n'a été terminé que le 23 janvier 1899, le jour même de la protestation, et que rien ne démontre qu'avant cette date, l'agent chargé de la réception pour l'intimée, ait été avisé par l'appelant ou ait pu acquérir autrement la certitude que l'appelant ne lui délivrerait plus aucune marchandise ; que, spécialement, le déplacement du steamer opéré, le 21 janvier, en vue d'achever, daus l'avant-port de Gand, à peu de distance de l'endroit où les bois destinés à l'intimée avaient été débarqués, le déchargement de ses diverses autres marchandises parmi lesquelles des bois destinés à d'autres personnes, ne pouvait constituer à lui seul, aux yeux de l'agent de l'intimée, la preuve que le complément de marchandises que cet agent espérait recevoir ne lui aurait pas été livré ;

Par ces motifs, et ceux non contraires du premier juge,

Déboutant les parties de toutes fins et conclusions plus amples ou contraires, tant principales que subsidiaires, déclare l'action recevable ; met en conséquence l'appel à néant ; confirme le jugement *a quo* et condamne l'appelant à tous ceux des dépens d'appel sur lesquels il n'a pas été statué par la Cour de cassation. »

Du 29 avril 1903. — 1re et 3e ch. réunies. — Présid. : M. De le Court ; plaid. : MMes Van der Eecken, C. Hanssens et Duvivier père, avocats.

Observations. — I. III. — Voyez les décisions rendues dans cette même affaire : Gand, 19 décembre 1900, ce Rec., XVII,

Digitized by Google

p. 620 et Cassation belge, 17 avril 1902, *ibid.*, XVIII, p. 222 et les notes.

II. — Les nullités visées par les articles 232 et 233 doivent elles être opposées *in limine litis ?* Ces nullités, décide l'arrêt, ne sont pas des nullités de forme d'actes de procédure. L'article 173 C. pr. civ. ne leur est donc pas applicable. Basées sur la tardiveté de la protestation ou de l'intentement de l'action, ces fins de non-recevoir constituent des moyens de défense au fond et peuvent donc être opposées en tout état de cause. La doctrine et la jurisprudence se prononcent unanimement en ce sens. Voyez de Valoger, II, n° 2319 ; Desjardins, VIII, n° 1723 ; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, 2° éd., n° 73, p. 253 ; Thiébaut, *Traité théorique et pratique de l'abordage maritime*, p. 253, § 3 ; Jacobs, II, n° 970 ; Cassation française, 10 avril 1865, *Dalloz*, 1865, I, 229 ; 24 novembre 1873, *Dalloz*, 1875, I, 51 ; 17 décembre 1884, *Dalloz*, 1885, I, 367 ; Rouen, 2 juin 1886, ce Rec., II, p. 276 ; Cassation française, 13 mai 1889, *ibid.*, V, p. 12 ; 17 février 1891, *ibid.*, VI, p. 513 ; Marseille, 27 avril 1892, *ibid.*, VII, p. 513 et la note ; Poitiers, 7 décembre 1896, *ibid.*, XII, p. 427 et la note ; Aix, 22 février 1899, *ibid.*, XIV, p. 634 ; Cassation, 26 février 1900, *ibid.*, XV, p. 595 ; Rouen, 31 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 160.

IV. — Quel est le point de départ du délai de 24 heures accordé au destinataire pour protester en mains du capitaine ? Voyez sur ce point, Desjardins, VIII, n° 1727 ; de Valroger, V, n° 2324 ; Poitiers, 26 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 36 et la note ; Havre, 31 janvier 1899, *ibid.*, XIV, p. 644 et la note ; Rouen, 31 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 160 et la note (1).

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour de Gand.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

8 mai 1903

Assurances maritimes. Police d'abonnement portant sur le voyage d'aller. Sinistre durant le retour. Inapplicabilité de l'assurance.

Navire : « Saint-Paul ».

La seule indication d'un voyage déterminé d'un point à un autre, introduite dans une police d'abonnement, n'emporte point de plein droit l'application de celle-ci à un voyage effectué entre les mêmes points mais en sens inverse.

A supposer que dans un cas donné, il arrive que le risque ne soit pas aggravé et que la prime puisse être la même, encore le voyage ne serait-il pas celui dont les parties sont convenues et, dès lors, le risque serait transformé contrairement à leurs prévisions.

Société la Vieille Montagne c. British and Foreign Marine Insurance C° L^ed^.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'appelante persiste à conclure à ce que le transport litigieux par *Saint-Paul* soit déclaré couvert par la police verbale d'abonnement du 28 octobre 1898 et cela par le double motif que le voyage prévu et indiqué d'Anvers au Havre impliquait celui du Havre à Anvers et qu'en tous cas la clause, prime à convenir pour les voyages non prévus, s'appliquait à ce dernier :

En ce qui concerne le premier moyen :

Attendu que la sentence dont appel a sainement apprécié que la seule indication d'un voyage déterminé d'un point à un autre, introduite dans une police d'abonnement, n'emportait point de plein droit l'application de celle-ci à un voyage effectué entre les mêmes points mais en sens inverse ;

Attendu qu'une telle appréciation s'impose davantage encore lorsque, comme dans l'espèce, les parties ont énuméré avec une précision exclusive les voyages qu'elles entendaient comprendre dans l'assurance, lorsqu'elles ont spécifié ceux d'entre eux qui seraient exceptionnellement couverts, s'ils se produisaient en sens inverse, et lorsque d'ailleurs elles se

Digitized by Google

sont expliquées aussi nettement qu'elles l'ont fait pour manifester leur intention d'écarter les voyages qui, comme celui en litige, auraient pour objet une *importation* de zincs bruts ;

Attendu que la société appelante argumente vainement de ce que, dans une police d'abonnement, le voyage inverse serait toujours sous-entendu parce qu'il comporte le même trajet et que, d'après elle, il présente le même risque que le voyage indiqué ; qu'en effet, la première de ces circonstances est indifférente à la question de savoir si les deux voyages peuvent être également couverts par l'assurance ; que c'est le risque seul qui est capable de déterminer les parties à cet égard et que loin qu'il soit apparent que ce risque doive être invariablement le même dans les deux sens, les exemples fort exactement donnés par le premier juge démontrent qu'il en est souvent tout autrement ; qu'au surplus il se comprend que les marchandises embarquées dans le voyage en sens inverse devant être différentes de celles prévues pour le voyage indiqué, il ne saurait nécessairement en résulter une identité de risque et partant une identité de prime ; qu'à supposer d'ailleurs que dans un cas donné, il arrive que le risque ne soit pas aggravé et que la prime puisse être la même, encore le voyage ne serait-il pas celui dont les parties ont convenu et, dès lors, le risque serait-il transformé contrairement à leurs prévisions, ce qui est prohibé par la doctrine (Jacobs, t. II, n° 779 *in fine*) comme par la jurisprudence ;

Attendu que c'est encore en vain que la société appelante, faisant état de quelques précédents isolés, soutient que dans l'exécution l'assureur aurait cependant accepté cette transformation de risque et ainsi admis que le voyage indiqué dans un sens comprenait implicitement celui dans l'autre sens ; que si, en 1889 et en 1893, les 1er et 19 juin, à l'occasion de chargement de zincs bruts en lingots à expédier de Londres à Jemeppe, de même qu'en 1900, le 25 juillet, sous la police verbale en cours, à l'occasion d'un chargement de zincs laminés à expédier de Hambourg à Anvers, tous voyages en sens inverse de ceux indiqués, les déclarations ont été faites et acceptées sans difficulté et sans formalité spéciale, avec indication de la même prime que celle fixée pour les voyages directs, il s'en dégage simplement que l'assureur a estimé que pour ces faits les risques

Digitized by Google

étaient les mêmes et que son intérêt lui permettait de les assurer à la même prime ; qu'au surplus, le langage tenu à propos du transport de 1889 par l'appelante à l'intimée lui disant : « je suppose qu'il y a lieu d'appliquer à cette assurance la même prime que si le lot était expédié en sens inverse, veuillez me fixer à cet égard », ne laisse aucun doute sur ce que, dans la pensée de l'appelante elle-même, l'assurance conclue ne pouvait couvrir le voyage inverse qu'avec le plein consentement de l'assureur ;

En ce qui concerne le second moyen :

Attendu que si, sans porter atteinte à l'économie du régime d'assurance conclu dans l'espèce, il est permis de concevoir que dans le but de se lier l'une à l'autre, les parties eussent pu stipuler qu'en dehors des voyages prévus et indiqués comme étant ceux nécessités par le trafic habituel de l'appelante, tous autres voyages non prévus, à quelque long cours qu'ils atteignissent, seraient également assurés moyennant une prime à convenir ou même à faire déterminer par des arbitres ou par les tribunaux compétents en cas de désaccord, il eût fallu que dans l'espèce leur volonté s'exprimât clairement ;

Attendu que la clause vantée ne saurait ni directement ni indirectement être considérée comme constituant une stipulation de ce genre et qu'il serait impossible d'en relever de meilleure preuve que l'interprétation que les parties lui ont donnée au cours de leurs relations d'assurance ;

Qu'il se voit en effet par les seuls extraits que l'intimée ait été mise à même de retirer des incomplètes communications de l'appelante :

1° Que le 15 janvier 1894, sous la police verbale de 1892, qui contenait la même clause et à l'occasion d'un transport *non prévu* d'Anvers à Swansea, l'appelante disait à l'intimée : « Nous vous prions de nous indiquer la prime pour ce voyage *hors contrat* » et plus loin : « si nous vous confions cette assurance » ; qu'ensuite répondant à l'intimée qui lui avait fixé la prime, elle lui disait encore : « Il est donc bien entendu que l'assurance se fera aux conditions de la police du 8 novembre 1892 ; veuillez me le confirmer » ;

2° Que le 11 mai 1897, sous la police verbale de 1895 qui contenait également la clause, l'appelante ayant demandé quelle serait la prime pour une série d'expéditions de minerais qu'elle se proposait de faire de Newcastle à Anvers, elle

Digitized by Google

précisait « qu'il s'agissait là de voyages *non prévus dans la police en vigueur* » et il lui était répondu le 12 mai « que la prime serait de 1/5 p. c. *comme pour les déclarations de l'année précédente* » ; or, l'année précédente, le 27 avril, un premier transport entre les mêmes points et dans le même sens ayant été déclaré par l'appelante, l'intimée avait fait observer à Dawans son courtier « que ce voyage n'étant pas compris dans la police, il fallait en faire l'objet d'un avenant », et le 2 mai un avenant avait en effet été établi ; qu'enfin répondant à la communication du 12 mai 1897 fixant la prime, l'appelante insistait en disant : « Pour la bonne règle, veuillez me confirmer que le taux de 1/5 p. c. est étendu aux conditions entières du contrat verbal d'assurance actuellement en vigueur » ;

3° Qu'en 1897, le 15 juin, sous la police de 1895, un avenant était également verbalement convenu à l'occasion d'un transport de minerais de Laxey (Ile de Man) à Anvers, voyage non prévu ;

4° Que d'autres fois encore et notamment les 28 avril et 3 juin 1898 des avenants étaient verbalement conclus pour voyages non prévus ;

5° Qu'enfin, le 1er janvier 1901, sous l'empire de la police litigieuse et au sujet d'une expédition de minerais de Tynedoch à Rotterdam non prévue et déclarée par l'appelante, il était dit dans un avenant verbal, de nouveau reconnu nécessaire, « que ces expéditions par vapeurs, cotés comme il est « dit dans le contrat verbal, étaient comprises dans la police « moyennant une prime de 1/6 p. c. toute l'année et que les « expéditions des dits minerais par eau, de Rotterdam à « Oberhausen, étaient également comprises moyennant une « surprime » ;

Que ces diverses déclarations, ainsi que les avenants proposés par l'intimée et consentis sans réserve par l'appelante, sont, à n'en pas douter, la reconnaissance des parties, aux diverses époques de leurs relations, que les voyages non prévus n'avaient pas été compris dans leurs conventions verbales d'assurance et ne pouvaient, dès lors, être couverts par elle que moyennant un accord particulier et distinct ; que l'appelante soutient à la vérité que les avenants ou arrêtés spéciaux ci-dessus visés n'avaient d'autres raisons que de lui permettre de justifier du montant de l'assurance vis-à-vis de son ven-

Digitized by Google

deur, mais que c'est là de sa part une simple allégation, que l'intimé comprend dans sa dénégation générale ;

Attendu que ce qui achève d'ailleurs de démontrer que les parties ne se considéraient en aucune manière obligées pour les voyages non portés à la police verbale, c'est que, dans le cas où elles ne parvenaient pas à s'entendre sur la prime, elles ne soumettaient nullement le différend aux arbitres convenus, mais se contentaient de rompre leurs pourparlers et l'appelante de s'adresser à d'autres assureurs ;

Qu'il se voit ainsi que le 7 décembre 1892, l'appelante ayant trouvé que la prime de 5/8 p. c. précédemment comptée par l'intimée pour une expédition non prévue de Stettin au Havre était trop élevée, elle l'avait menacée, pour tous les autres transports projetés entre ces points, de confier ces assurances aux expéditeurs et qu'après une longue discussion la menace avait réellement été mise en exécution. puisque le 18 novembre de la même année, l'appelante informait l'intimée « pour la bonne règle » que faute d'entente, elle avait assuré ses dits transports à des compagnies allemandes, ce qui était accepté sans la moindre menace de contrainte ;

Qu'il arrivait à certains moments que sans même adresser de proposition à l'intimée, l'appelante se passait de celle-ci pour assurer ses transports, entre autres ses importations d'Amérique et notamment celle amenée au Havre par l'*Istrar*, puis chargée ensuite sur le *Saint Paul* ; que ces faits présentent une contradiction flagrante avec la thèse de l'appelante et que pour l'écarter, celle-ci se borne à alléguer que les marchandises faisant l'objet de ces importations lui étaient vendues à destination, coût, fret et assurance compris, mais qu'elle n'en apporte aucune preuve et que l'intimée le dénie de même ;

Que d'ailleurs, dès 1885, époque de la première police verbale, l'appelante a toujours assuré ses transports en destination de l'Italie à des compagnies allemandes ; qu'elle le reconnaît et s'en défend en soutenant que, de commun accord, ces expéditions auraient été exclues des assurances, mais que cette fois encore ce n'est, de sa part, qu'une allégation contre l'exactitude de laquelle l'intimée proteste ;

Attendu, par contre, que l'intimée invoque, à l'appui de son interprétation de la clause litigieuse, vingt-quatre voyages non prévus, pour lesquels des déclarations auraient été faites par lui et acceptées par l'intimée dans la forme usitée

Digitized by Google

pour les voyages prévus et sans que, de part et d'autre, il ait rien été dit ou réservé d'où il pût s'induire que les prédits voyages n'étaient pas couverts ;

Qu'il échet d'abord d'éliminer de ces voyages ceux de Newcastle à Anvers, qui, ainsi qu'il a été démontré ci-dessus, ont été reconnus ne point tomber sous l'application de la police verbale en cours et devoir nécessiter une convention spéciale expresse ; qu'il échet d'en éliminer les divers voyages non seulement non prévus, mais comportant de plus des chargements de marchandises non prévues, ce qui les excluait *a fortiori* des assurances stipulées ; que si ces derniers transports, comme quelques rares autres qui se sont effectués sous le couvert de l'intimée, peuvent avoir revêtu l'apparence d'un voyage purement et simplement déclaré et accepté, il est impossible d'en conclure autre chose que ce qu'y a fort justement trouvé l'intimée, c'est que, « pour les constatations, « l'on agissait parfois visiblement sans rigueur, comme des « contractants procédant ensemble et de bonne foi depuis « des années » ;

Que c'est de même par le fait de cette relâche qu'une confiance mutuelle avait successivement introduite dans la forme, qu'il conviendrait d'apprécier le cas du transport de matériel à Malaga du 26 novembre 1891, par voilier *Joven Adela*, mais qu'à d'autres points de vue encore, ce cas n'apporte aucun élément au soutien de la thèse de l'appelante ; qu'en effet, le chargement était de peu d'importance et partant de peu d'intérêt ; que si la déclaration d'aliment a été faite et acceptée après l'arrivée de la barque, les documents produits n'établissent pas avec certitude que l'intimée non plus que l'appelante elle-même aient eu connaissance de cette arrivée au moment de la déclaration ; qu'enfin, les parties étaient encore alors sous l'empire d'une police verbale qui ne contenait pas la clause en question ;

Attendu que, si malgré les diverses considérations qui précèdent, un doute quelconque pouvait subsister au sujet de l'interprétation de cette clause, c'est contre la société appelante, créancière de l'indemnité postulée, qu'il devrait être résolu, conformément à l'article 1162 du Code civil ;

Par ces motifs et ceux de la sentence arbitrale qui n'y sont pas contraires, déclare la société appelante sans griefs ; met en conséquence son appel au néant et la condamne aux dépens. »

Digitized by Google

Du 8 mai 1903. — 5e chambre. — Prés. : M. Jouveneau ; plaid. : Mes Ed. Picard et Leclercq, avocats.

Observations. — Voy. Victor Jacobs, *Droit maritime belge*, t. II, n° 779, p. 332 ; de Valroger, *Droit maritime*, n° 1571 ; Arnould, *On the laws of maritime Insurance*, p. 449 ; Bedarride, *Droit commercial* ; *Du commerce maritime*, t. IV, nos 1292 et s. Comp. Douai, 31 octobre 1901, ce Rec , XVII, p. 705 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

13 mai 1903

Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour son compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine.

Navire : « Principessa Helena ».

Le fret est en principe dû au capitaine et doit lui être payé sur la présentation du connaissement qui se trouve en mains du destinataire de la marchandise ; en suite de ce paiement le capitaine acquitte le connaissement ou le remplace par un « laissez suivre » qui permet au destinataire d'entrer en possession de la marchandise.

Ce principe ne subit pas d'atteinte par le fait que le paiement du fret est opéré par le destinataire en mains du courtier dont l'intermédiaire est imposé par les nécessités pratiques du commerce maritime.

La clause de la charte-partie, (dite clause d'adresse) d'usage et d'interprétation constants, en vertu de laquelle le navire sera consigné aux affréteurs ou à leurs agents *for business* aux conditions usuelles et moyennant une certaine commission sur le montant total du fret, ne vise que la déclaration en douane et les soins accessoires qui se rattachent à la conduite du navire jusqu'au lieu de son embarquement ; en dehors de ces devoirs les courtiers n'agissent et ne peuvent agir que comme les mandataires du capitaine.

Cap. L. Mezzano, C. L. Dens et Ce.

Digitized by Google

Le Tribunal d'Anvers avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 30 avril 1902, enregistré, tendant à faire condamner les défendeurs à payer au demandeur les sommes encaissées par eux à titre de fret des divers réceptionnaires de marchandises ex steamer *Principessa Helena* commandé par le demandeur, ce d'après décompte à produire par eux défendeurs et à justifier, et à s'entendre en conséquence condamner à payer au demandeur la somme de fr. 30.000, sauf à majorer s'il y a lieu, ce sous réserve de tous autres droits du demandeur notamment du chef de chomage du navire par suite de retard ;

Attendu qu'ainsi que le demandeur le déclare dans la requête adressée par lui le 25 avril 1902 à Monsieur le Président du Tribunal de première instance d'Anvers aux fins d'être autorisé à pratiquer une saisie arrêt sur les sommes encaissées par les défendeurs à titre de fret des destinataires des marchandises ex steamer *Principessa Helena, « la Méditeranean Steam Navigation C°, ayant son siège à Londres, a affrété à Londres le dit* steamer commandé par le demandeur pour un voyage de l'Italie à Londres et à Anvers, et ce steamer a été adressé à Anvers aux défendeurs L. Dens et C° *agents désignés par le dit affréteur* » ;

Attendu qu'il s'agit de savoir pour le compte de qui les défendeurs ont encaissé le fret dû par les divers réceptionnaires, qu'il est exact que L. Dens et C° ont encaissé ce fret en vertu des connaissements, mais que ceux-ci leur avaient été remis non par le demandeur ou en son nom, mais par la Méditerranean Company ou ses agents pour faire cet encaissement ; qu'en principe donc c'est à cette compagnie, leur mendant, que les défendeurs doivent compte ;

Attendu qu'il est reconnu qu'aux termes des conventions d'affrètement le *Principessa Helena* était frété pour une *lump sum* (de £ 1120, s'il y avait un port de déchargement, de £ 1220 s'il y avait deux ports de déchargement) ; que c'est la Compagnie qui constitue la seule créance des armateurs du navire, respectivement du capitaine leur représentant ; que le fret des connaissements dont le montant est déterminé par les affréteurs en bloc, revient à ceux-ci ;

Attendu qu'il arrive fréquemment qu'à valoir sur le fret

Digitized by Google

en bloc qui est dû à ses armateurs, le capitaine se fasse céder les sous-frets à encaisser à destination ; que pareille faculté paraît lui avoir été réservée dans l'espèce, par les conventions d'affrétement, mais qu'il n'en n'a pas usé, puisqu'il ne ressort de rien qu'un décompte, même provisoire, aurait été fait et qu'il se serait fait céder le fret des connaissements alors qu'au contraire ces documents, rédigés par les affréteurs en bloc ou leur agent, ont été signés par les agents de la Mediterranean, sans que le demandeur ait dû donner à cet effet un pouvoir spécial ;

Qu'en présence de l'inaction du capitaine, les connaissements n'ont pu être appliqués au règlement du *lump freight* ;

Attendu que L. Dens et C° ayant reçu les connaissements de la ligne doivent compte des sommes encaissées à la ligne ; et ils n'ont pas le moyen d'intervenir dans les comptes de cette ligne avec les armateurs des vapeurs qu'elle affrète ;

Qu'ils ne connaissent que ceux qui leur remettent les documents dont le fret est à encaisser ; que. contrairement à ce qui se passe quand le fret des connaissements sert à payer le *lump freight*. ni le capitaine Mezzano, ni les armateurs du *Principessa Helena* n'ont donné aucun avis au sujet de ces connaissements à L. Dens et C° et que (sauf tardivement le 25 avril 1902, date à laquelle le demandeur a fait pratiquer saisie-arrêt) aucune mesure n'a été prise par eux pour s'assurer leur produit ou l'exercice quelconque d'un gage, du « lien » invoqué par le capitaine, sur la marchandise ; qu'ils ne peuvent faire retomber les conséquences de cette situation sur L. Dens et C° qui n'ont reçu d'eux aucun mandat et qui n'ont pu savoir qu'ils ne pouvaient pas conformément à l'usage constamment suivi par les agents des délégués réguliers, faire des remises à leur ligne en compte sur le fret, comme ils en font régulièrement pour tous les vapeurs desservant la ligne ;

Attendu que la jurisprudence a adopté cette solution : « que si, dit la Cour d'appel de Bruxelles (arrêt de la 4e chambre du 24 janvier 1901 en cause Steinmain et C° contre Falk et consorts) l'armement a. en vertu de la charte-partie, un droit de gage sur les marchandises c'est aux armateurs ou au capitaine, leur représentant, à prendre, en temps utile les mesures de conservation de ce gage .. que les frets sont déterminés par l'affréteur en bloc sans intervention du propriétaire

taire du navire, et n'ont de rapport avec le montant du loyer (la *lump sum*) que le fait de servir éventuellement de gage du paiement de ce loyer » ;

Attendu, enfin que tous les droits du demandeur et de ses armateurs vis à-vis des affréteurs en bloc pour le règlement de leur créance du montant de la *lump sum* sont réservés ;

Que notamment il est loisible au demandeur de poursuivre la procédure de saisie-arrêt qu'il a introduite ;

Par ces motifs,

Réservant les droits sus-indiqués du demandeur, le déboute de son action, le condamne aux dépens. »

Du 12 juin 1902. — 1e Ch. — Pr. : M. Goemaere ; plaid. : MM. Maeterlinck et Franck, avocats.

Sur appel :

ARRET

« LA COUR,

Attendu que le fret est en principe dû au capitaine et doit lui être payé sur la présentation du connaissement qui se trouve en mains du destinataire de la marchandise ; qu'en suite de ce paiement le capitaine acquitte le connaissement ou le remplace par un « laissez suivre » qui permet au destinataire d'entrer en possession de la marchandise ;

Attendu qu'il n'en est pas autrement dans l'espèce, où il s'agit d'un affrètement en bloc ; qu'en effet la convention d'affrètement ou la charte-partie, sur les termes de laquelle les parties sont d'accord, stipule à forfait une *lump sum* de £ 1120 ou de £ 1120 selon qu'il y aura un ou deux ports de déchargement, oblige le capitaine à signer les connaissements tels qu'ils lui seront présentés et lui attribue en tous cas, à titre de payement de cette *lump sum*, le montant des frets sur les connaissements ; qu'elle ajoute que si les sous frets sont inférieurs à la *lump sum* la différence sera payée au capitaine avant son départ ; que si au contraire les sous-frets sont supérieurs à cette *lump sum*, le capitaine donnera pour la différence une lettre de change payable au premier port de décharge ;

Attendu qu'en outre les affrèteurs en bloc déclinent toute responsabilité dès que la cargaison est à bord sauf pour la différence en moins entre les sous-frets et la *lump sum* ; qu'il résulte à toute évidence de ces dispositions que, dans toute hypothèse les sous-frets sont dus et acquis au capitaine ; que

Digitized by Google

la circonstance qu'avant son départ il n'a pas réclamé la différence en moins ou remis la lettre de change pour la différence en plus dont il a été parlé ci-dessus, ne modifie en rien son droit aux sous-frêts et qu'on n'en peut déduire qu'une conséquence, c'est que à ces différences chaque partie s'en est remise à la foi de l'autre; que d'ailleurs si c'était au capitaine à réclamer le montant de la différence en moins c'était aux affrèteurs en bloc à exiger la remise de la lettre de change pour la différence en plus;

Attendu que c'est donc à tort et contrairement aux termes comme à l'esprit de la charte-partie que le premier juge dit que la *lump sum* est la seule créance des armateurs et du capitaine et que le fret des connaissements revient aux affrèteurs en bloc: qu'il est au contraire établi que la *lump sum* était acquittée par une espèce de délégation sur le montant des sous-frets à payer au port de décharge; qu'il s'en suit que dans l'espèce, comme en principe général, le fret des connaissements est dû au capitaine et qu'il doit être perçu pour son compte;

Attendu que ce principe ne subit pas d'atteinte par le fait que le paiement du fret est opéré par le destinataire en mains du courtier dont l'intermédiaire est imposé par les nécessités pratiques du commerce maritime;

Attendu que les intimés invoquent à tort la clause de la charte-partie en vertu de laquelle le navire sera consigné aux affréteurs ou à leurs agents *for business* aux conditions usuelles et moyennant une commission de 2 1/2 o/o sur le montant total du fret; que cette clause, d'usage et d'interprétation constants ne vise que la déclaration en douane et les soins accessoires qui se rattachent à la conduite du navire jusqu'au lieu de son embarquement, qu'en dehors de ces devoirs les intimés n'agissaient et ne pouvaient agir que comme les mandataires du capitaine;

Attendu que si des exemplaires des connaissements ont été transmis aux intimés par les affréteurs en bloc, c'était pour leur permettre de procéder avant l'arrivée du navire à des vérifications, à l'établissement des comptes, et éviter autant que possible le paiement de surestaries prévues par la charte-partie, nullement pour modifier les situations respectives; que d'ailleurs il ne se conçoit pas que les affreteurs en bloc aient pu transmettre ces documents aux intimés avec mandat d'encaisser le montant pour leur compte puisque la charte-

Digitized by Google

partie attribuait dans tous les cas les sous-frets au capitaine ;

Attendu que dans ces conditions, l'équité comme le droit doivent faire décider que les intimés n'ont agi que comme mandataires du capitaine et que c'est à tort qu'ils refusent de lui rendre compte des sommes qu'ils ont perçues sur les connaissements ;

Attendu qu'il n'est pas vraisemblable du reste que les intimés, agents de la Mediterranean Steam Navigation Company, aient été laissés dans l'ignorance des clauses de la charte-partie; qu'ils savaient que la *Principessa Helena* n'était pas un steamer de la ligne, mais un navire affrété en bloc; que ce document contenait des clauses relatives aux délais de surestaries et autres points dont les intimés pour leur travail devaient avoir connaissance ;

Attendu que la situation était différente dans la contestation résolue par l'arrêt de cette Cour du 24 janvier 1901, invoqué par le jugement *a quo*; que dans ce débat, il s'agissait de sous-frets payés d'avance (prepaid) par les chargeurs au su du capitaine et que ce dernier prétendait faire payer à nouveau par les destinataires pour se couvrir du défaut de paiement par les affréteurs en bloc d'un terme du loyer du navire pris en *time charter*;

Par ces motifs,

Ecartant toutes fins et conclusions plus amples ou contraires, met à néant le jugement dont appel, émendant et faisant ce que le premier juge aurait dû faire dit pour droit que c'est en qualité de mandataire de l'appelant que les intimés ont touché les frets dus par les destinataires de la cargaison de la *Principessa Helena*; condamne en conséquence les intimés à rendre compte de ces frets à l'appelant et ce dans la quinzaine de la signification du présent arrêt et, à défaut de ce faire, condamne dès à présent et pour lors les intimés à payer à l'appelant la somme de trente mille francs avec les intérêts judiciaires et les dépens des deux instances »

Du 13 mai 1903. — 3e ch. — Prés. M. Theyssens; Plaid., Mes G. Leclercq et Franck, avocats.

Observation. — Pour l'interprétation de la clause d'adresse — la clause de la charte-partie qui dit que le steamer doit être consigné aux agents des affréteurs — voir Bruxelles, 13 décembre 1892, ce Rec., VIII, p. 404; Comp. Anvers, 27 septembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 544 ; *Adde Pandectes bel-*

Digitized by Google

ges, v° *Clause d'adresse*, n°s 1-34. Comp. Tribunal de l'Empire allemand, 12 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 813; Tribunal supérieur hanséatique, 27 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 231, Rouen, 6 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 17.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

11 juin 1902

Surestaries. Action en paiement. Encaissement du fret. Capitaine. Absence de réserves. Action. Recevabilité. — Surestaries. Capitaine. Obligation de protester à chaque interruption du travail.

Navire : « Bivouac ».

I. — Ce n'est pas parce que le capitaine aurait donné quittance pour solde de son fret qu'il ne serait plus recevable à réclamer des surestaries.

Semblable quittance n'aurait cette portée que s'il en résultait, d'une façon certaine, que le capitaine a renoncé à sa réclamation du chef des surestaries.

II. — Pour ne pas perdre son droit à réclamer des surestaries, le capitaine est tenu de protester à chaque interruption du travail

CAP. MEANLEY c. K. H. ET C°.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu la citation enregistrée en date du 24 septembre 1900, tendant au paiement de la somme de 295 fr. 50 pour surestaries ;

Attendu que ce n'est pas parce que le capitaine aurait donné quittance pour solde de son fret, qu'il ne serait plus recevable à réclamer des surestaries;

Attendu que semblable quittance n'aurait cette portée que s'il en résultait d'une façon certaine que le capitaine a renoncé à sa réclamation de surestaries, ce qui n'est pas le cas de l'espèce ;

Attendu que si le capitaine a même reçu sans réserves

Digitized by Google

paiement d'autres sommes qui lui étaient dues, il n'est point non plus forclos dans sa présente réclamation, puisque ces paiements n'ont aucune influence sur les surestaries et qu'il n'est pas démontré qu'en recevant ces sommes le capitaine renonçait *ipso facto* à réclamer les autres ;

Attendu, au surplus, qu'en admettant le système des défendeurs, il faudrait aussi admettre que, par le paiement des surestaries, alors que le fret n'aurait pas été acquitté, le débiteur du fret en serait libéré, ce qui n'est pas soutenable, puisque ce sont là des obligations complètement différentes ;

Attendu qu'il est acquis aux débats que les défendeurs avaient à recevoir ex-steamer *Bivouac* 608 tonnes de charbons ; que le déchargement devait s'opérer à raison de 500 tonnes par jour, pourvu que le steamer pût délivrer pareille quantité ; que le déchargement commença le 18 septembre à 7 heures du matin et qu'il ne fut terminé que le 20 à midi, soit en deux jours et demi ;

Attendu que le demandeur soutient que le débarquement aurait dû être terminé le 19 à midi, et qu'il lui revient un jour de surestaries, calculé à raison de 4 deniers par tonne et par jour, soit, sur 703 tonnes, 295 fr. 50 ;

Attendu que les conventions librement consenties tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ;

Attendu, dès lors, que le seul point à examiner est celui de savoir si le steamer pouvait délivrer les charbons des défendeurs à raison de 500 tonnes par jour, sans qu'il faille tenir compte de la façon dont les charbons étaient embarqués, du nombre d'écoutilles ou de toutes autres questions se rattachant à l'intégralité de la cargaison du steamer ;

Attendu que le capitaine offre d'établir qu'il était à même de délivrer les charbons des défendeurs à raison de 500 tonnes par jour ;

Attendu que cette preuve est pertinente ;

Attendu que c'est en vain que les défendeurs plaident que le capitaine devait protester à chaque interruption, que tant qu'il ne proteste pas, il est censé se contenter du travail effectué ;

Attendu que si pareille obligation incombe au capitaine, il y a satisfait, puisqu'il a protesté deux fois le 19 et réitéré ses protestations le 20 ;

Par ces motifs,

Digitized by Google

Déclare l'action recevable et, avant de statuer plus avant, ordonne au demandeur d'établir par toutes voies de droit, témoins compris, qu'il pouvait délivrer les charbons litigieux à raison de 500 tonnes par jour, réserve la preuve contraire. »

Du 11 juin 1902. — 4e chambre.

Observations. — I. — Le tribunal admet que la créance du fret et celle des surestaries sont des créances complètement distinctes et que le paiement de l'une, même accepté sans réserves, n'a aucune influence sur le droit d'exiger le paiement de l'autre. La Cour de Bruxelles avait déjà admis que des réserves générales sur la quittance du fret garantissaient le droit aux surestaries. Voyez Bruxelles, 15 février 1900, ce Rec., XVI, p. 700 et la note.

II. — Pour la nécessité d'une protestation en matière de surestaries, voyez Bruxelles, 15 février 1900 (précité) ; Anvers, 3 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 207; Gand, 25 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 795 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

13 mai 1903

Commissionnaire expéditeur. Obligation de renseigner exactement son commettant sur la situation de la marchandise. Marchandise. Destination par mer. Mise en magasin. Incendie. Avaries. Omission de renseigner. Responsabilité.

Le commissionnaire-expéditeur doit, en sa qualité de mandataire salarié, avertir son mandant de la situation exacte de la marchandise afin de permettre à celui-ci de prendre telle mesure de conservation que de besoin. S'il a dû mettre en magasin une marchandise en attendant le vapeur qui la transportera à sa destination par mer, qu'un incendie lui ait occasionné de graves avaries et qu'il ait omis d'en aviser son commettant, sa responsabilité est engagée.

Wolf Netter et Jacobi c. E. Sasse.

JUGEMENT

« le Tribunal,

Attendu que l'action tend au paiement de 1.944 fr. 50 ;

Digitized by Google

valeur de tôles prétendûment perdues par la faute du défendeur ;

Attendu que les demandeurs ont envoyé au défendeur par wagon en destination d'Anvers-bassins les marchandises litigieuses pour être expédiées à Gothenbourg par le plus prochain vapeur ;

Attendu que, le steamer à bord duquel les tôles devaient être embarquées étant parti au moment de l'arrivée de celles-ci à Anvers, le défendeur les fit mettre en entrepôt où elles furent avariées par un incendie ;

Attendu que les demandeurs entendent rendre le défendeur responsable de ces avaries, parce que ce dernier a négligé de les avertir de cette mise en entrepôt et les a même mis dans l'impossibilité de contracter une assurance contre l'incendie;

Attendu qu'il n'est pas contesté que le commissionnaire-expéditeur a, en sa qualité de mandataire salarié, à avertir son mandant de la situation exacte de la marchandise afin de permettre à celui-ci de prendre telle mesure de conservation que de conseil ;

Attendu que le défendeur prétend en avoir agi ainsi dès le 1er juin ;

Attendu que la communication invoquée porte :

« ... theile ich Jhnen erg. mit dass die Partie Schwarz-
« bleche für vorige Abfahrt zù spät eingetroffen ist and nur
« per Dampfer *Regulus* am circa 11 anfolgen wird » ;

Attendu qu'en limitant le renseignement à ces termes le défendeur ne mettait nullement les demandeurs à même de savoir si la marchandise était à quai devant le vapeur ou si elle avait été mise en entrepôt ;

Attendu que le défendeur aurait dû être d'autant plus précis que l'expédition des tôles avait eu lieu suivant ses instructions à Anvers-bassins ;

Que dès lors il avait pour obligation de faire savoir aux demandeurs qu'il avait fait décharger la marchandise et l'avait fait conduire en entrepôt ;

Que n'ayant pas agi de la sorte sa responsabilité est engagée ;

Attendu qu'il résulte du rapport du sieur R. Galler que les tôles litigieuses ne sont plus utilisables pour l'industrie des demandeurs, que dès lors le défendeur doit rembourser au demandeur la valeur des dites tôles ;

Digitized by Google

Attendu que le chiffre mis en avant par les demandeurs n'est pas contesté ;

Par ces motifs.

Ecartant toutes conclusions autres ou contraires, condamne le défendeur à payer aux demandeurs : 1.940 fr. 50. »

Du 13 mai 1903. — 4e ch. — Prés. : M. Steimann ; plaid. : Mes Varlez et Monnheim, avocats.

Observation. — Voir quant aux obligations du commissionnaire Beltzens, *Encyclopédie du droit commercial belge*, titre VII, *De la Commission*, notamment p. 188, n° 10 et p. 191, n° 43. Comp. Cassation française, 20 juin 1899, ce Rec., XV, p. 9 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BRUGES

9 avril 1903

Port. Construction. Entrepreneur. Eclairage des travaux. But. Zone dangereuse. Bouée non éclairée. Absence d'obligation. Navire. Collision. Irresponsabilité.

Navire : « Bou n° 29 ».

Les entrepreneurs de la construction d'un port, qui ont pris les mesures nécessaires pour éclairer leurs travaux et signaler ainsi la nature des obstacles et les dangers qui en résultent pour la navigation, ne sont pas responsables d'avoir fait placer, dans un rayon rapproché de leurs travaux, une bouée non éclairée sur laquelle un navire est entré en collision. Les feux sont destinés à défendre, dans ce cas, l'approche, non d'un point fixe, mais d'une zone dangereuse qui peut comprendre des travaux non apparents.

Il appartient aux navigateurs d'éviter les obstacles, en naviguant en dehors de la zone que les signaux et leur propre expérience doivent faire considérer comme prohibée et l'on ne peut refuser aux entrepreneurs une certaine latitude pour placer, à proximité de leurs travaux, des engins et accessoires qui s'y rattachent et qui sont, par conséquent, censés protégés par les feux signalant la nature de l'entreprise.

Van de Veire c. Coiseau et Cousin.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le demandeur soutient que, dans la nuit du 3 décembre 1900, le bateau de pêche *Bou* n° 29, lui appartenant, est entré en collision avec une bouée placée par les défendeurs à proximité de leurs travaux de Zeebrugge et qui n'était pas éclairée ; qu'une voie d'eau s'est déclarée et que le bateau a immédiatement sombré ; que cet accident est dû à la faute des défendeurs qui auraient dû prendre des mesures en vue de signaler aux navigateurs l'obstacle qu'ils plaçaient dans la voie navigable ; qu'à raison de la faute qu'ils ont commise, les défendeurs sont responsables de la perte de la barque de pêche du demandeur ; en conséquence, celui-ci les assigne pour les voir et entendre condamner à lui payer à titre de dommages-intérêts la somme de 2.500 francs, représentant la valeur du bateau sombré ;

Attendu qu'en supposant établi le fait de l'accident, tel qu'il est articulé par le demandeur, il y a lieu, tout d'abord, d'examiner si les défendeurs ont commis une faute, en n'éclairant pas d'une manière suffisante leurs travaux en mer ou si, au contraire, l'accident doit être attribué uniquement à l'imprudence de la victime, auquel cas celle-ci serait non recevable à agir en réparation des conséquences du dit accident ;

Attendu que, suivant l'*Avis aux navigateurs* lancé par l'administration de la marine au mois d'août 1899, et conformément d'ailleurs à l'article 22 de l'arrêté royal du 13 janvier 1894 contenant règlement de police du littoral belge, « pendant la durée des travaux de construction de la jetée à claire-voie et plus tard du môle massif de Zeebrugge, l'extrémité vers le large de ces ouvrages devait être signalée de nuit par une lumière rouge surmontée d'une lumière verte, visibles toutes les deux par temps clair à une distance de 2 milles marins au moins ; par temps brumeux, une cloche placée à l'extrémité vers le nord de la jetée en construction devait être sonnée toutes les deux minutes pendant vingt secondes » ;

Attendu que les défendeurs se sont conformés à cette prescription, en plaçant un feu rouge surmonté d'un feu vert à l'extrémité terminée de la claire-voie, de telle manière que ces feux étaient visibles même du bateau phare de Wielingen, distant de 6 kilomètres de leurs travaux à la mer ;

Qu'il était, en effet, impossible de placer ces feux plus avant sur la jetée pleine, puisque le dernier caisson n'était pas

Digitized by Google

recouvert de ses blocs de cinquante tonnes et que, sur les autres caissons recouverts partiellement de ces blocs, on travaillait et l'on amenait des matériaux jour et nuit ;

Attendu qu'en outre, les défendeurs avaient établi un feu blanc brillant sur la passerelle de la bigue flottante qui se trouvait à proximité du môle, ce conformément à l'article 11 du règlement du 31 mars 1897 ayant pour objet de prévenir les abordages en mer ;

Attendu que les navigateurs se trouvaient ainsi dûment avertis de la nature des obstacles qui se dressaient devant eux et, par conséquent, du danger auquel ils s'exposaient en s'en approchant ;

Qu'à ce point de vue, la double lumière rouge et verte, indicative de travaux en cours, ne défendait pas seulement l'approche d'un point fixe, mais signalait aux marins le danger qu'ils pouvaient courir en doublant à trop courte distance des travaux, dont une partie, composée de substructure, chaînes d'ancre, etc., n'était pas susceptible d'être éclairée spécialement et que la prudence ordinaire du marin commandait d'éviter avec le plus grand soin, en s'en tenant aussi éloigné que possible ;

Attendu que le demandeur, qui est marin belge et qui connaissait les travaux des défendeurs, devait se dire qu'ils comportaient des travaux d'avancée en mer et, notamment, que la bigue flottante, dont il avait pu remarquer les dispositions, le jour, et dont la présence lui était signalée, de nuit, par le feu blanc brillant réglementaire, était soutenue par des chaînes et des ancres ; qu'il est constant que plusieurs de ces ancres prenaient le fond de la mer à 250 mètres de là dans toutes les directions ; que, si la bigue venait à tirer sur une de ses ancres, le demandeur risquait de donner avec son bateau contre une chaîne ; que d'autres obstacles inhérents à la nature des travaux pouvaient se dresser sur la route du demandeur et que celui-ci ne pouvait ignorer qu'il courait le risque de s'y buter, en s'aventurant à proximité des travaux ;

Attendu, dès lors, qu'en abordant la bouée qui servait aux défendeurs de point de repère pour leurs travaux et qui n'était placée qu'à 120 mètres de l'extrémité du môle et à pareille distance environ de la bigue, le demandeur a commis une faute et une imprudence grave, dont les conséquences doivent retomber tout entières sur lui ;

Digitized by Google

Attendu qu'il soutient vainement que les défendeurs auraient commis une faute en n'éclairant pas la bouée en question ;

Que celle-ci n'était point placée dans la passe navigable, mais bien dans un rayon défendu que tout marin devait éviter et, notamment, les marins belges, spécialement atteints par la publication de l'*Avis* de la marine ; qu'il était d'ailleurs impossible aux défendeurs d'éclairer tous les soirs une bouée placée à cette distance des travaux ;

Attendu que, lorsque, comme dans l'espèce, les entrepreneurs d'un port en construction ont pris toutes leurs mesures pour éclairer convenablement leurs travaux, que, notamment, ils ont placé à l'extrémité de la partie apparente de leurs travaux un feu rouge et un feu vert superposés, conformément à l'article 22 de l'arrêté royal du 13 janvier 1894 contenant règlement de police du littoral belge et conformément à un avis de l'administration de la marine, on ne peut imputer à faute à ces entrepreneurs d'avoir fait placer dans un rayon rapproché de leurs travaux une bouée non éclairée ; les feux dont il s'agit sont destinés à défendre l'approche, non d'un point fixe, mais d'une zone dangereuse qui peut comprendre des travaux non apparents et dont la prudence ordinaire du marin commande de se tenir aussi éloigné que possible ;

En conséquence, commet une faute et une imprudence graves, le marin qui navigue à proximité des travaux et dont le bateau aborde la bouée en question : les conséquences de l'accident doivent retomber tout entières sur lui ; lorsque les feux rouge et vert superposés sont bien établis et visibles à la distance requise, il n'y a point de reproche à faire aux entrepreneurs, si un engin quelconque nécessaire à leurs travaux, tel qu'une bouée placée dans un rayon rapproché de l'extrémité des travaux en cours, a été cause, faute de n'être pas éclairée, d'une collision avec un bateau et qu'il a fait sombrer ce bateau ; il appartient aux navigateurs d'éviter les obstacles, en naviguant en dehors de la zone que les signaux et leur propre expérience doivent faire considérer comme prohibée et l'on ne peut refuser aux entrepreneurs une certaine latitude pour placer, à proximité de leurs travaux, des engins et accessoires qui s'y rattachent et qui sont, par conséquent, censés protégés par les feux qui signalent la nature des travaux ;

Attendu, au reste, qu'il n'y a rien à conclure du fait que, postérieurement à l'accident dont s'agit au procès, l'adminis-

Digitized by Google

tration de la marine a prescrit le placement d'une bouée lumineuse à l'extrémité du môle ;

Qu'en effet, cette bouée n'était pas destinée à remplacer celle qui a pu être cause de l'accident, mais elle devait remplacer les feux rouge et vert établis sur la claire-voie et dont le maintien était devenu impossible, à la suite de l'accident survenu à cette partie des travaux ;

Que l'avis lancé par l'administration ne laisse aucun doute à cet égard ;

Attendu que le demandeur s'est d'ailleurs abstenu de fournir la moindre explication au sujet de la présence de son bateau dans les eaux de Zeebrugge ; qu'il ne méconnait pas qu'il n'avait aucun feu à bord et que tout porte à croire, comme les défendeurs l'ont prétendu sans rencontrer de contradiction, qu'il naviguait dans les parages des travaux du môle, dans le but d'y pêcher du naissain de moules ; que si donc il a réellement subi le sinistre vanté par lui, il doit s'en prendre à lui-même et à la témérité dont il a fait preuve en voulant empiéter sur les droits d'autrui ;

Attendu qu'il résulte de ces considérations que les faits articulés par le demandeur ne sont ni pertinents, ni concluants ; qu'il n'échet pas de l'admettre à preuve, mais de le débouter purement et simplement de sa demande ;

Attendu, au surplus, qu'il est établi, dès à présent, par toutes les circonstances de la cause, que ces faits sont controuvés et que le bateau du demandeur n'a point sombré en heurtant la chaîne de la bouée ;

Qu'en effet il est constant que, depuis le 3 décembre 1900, aucune épave n'a été rejetée à la côte ou n'a été retirée dans le rayon des travaux exécutés par les défendeurs ou dans la proximité de ces travaux ; que le demandeur n'a point avisé l'administration des ponts et chaussées, ni le pilotage, ni aucune autorité quelconque du naufrage de son bateau et que ce n'est que huit jours plus tard qu'il a cru bon de faire adresser une réclamation aux défendeurs ; que, lors de l'accident, aucun appel ni aucun signal n'a été entendu par le personnel placé sur les travaux soit pour veiller, soit pour travailler, alors que le demandeur prétend qu'il s'est trouvé dans une position très critique et que ce n'est qu'à grand'peine qu'il a pu se sauver, grâce à l'intervention de l'équipage d'un autre bateau qui se trouvait là accidentellement ;

Attendu que ces circonstances, qui sont acquises au procès,

Digitized by Google

constituent un ensemble de présomptions graves, précises et concordantes qui sont de nature à prouver que le demandeur n'a point été victime de l'accident dont il se plaint;

Par ces motifs,

Rejetant toutes fins contraires, déclare le demandeur ni recevable ni fondé en sa demande ; l'en déboute, avec condamnation aux dépens et déclare le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant appel et sans caution »

Du 9 avril 1903. — Prés.: M. de Wulf; plaid: Mes De Wynter et Schramme, avocats.

Observation. — L'arrêté royal du 13 janvier 1894 contenant règlement de police du littoral belge, est reproduit dans Beltjens, *Encycl. du dr. comm. belge*, IV, p. 16 (1).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BRÉSILIENNE (2)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

SUPRÊME TRIBUNAL FÉDÉRAL

27 décembre 1902

Avaries communes. Action en règlement. Action à l'égard des assureurs. Caractère. Demande en paiement de l'indemnité. Prescription quinquennale. Point de départ. Fixation de la contribution. — Avaries communes. Navire. Echouement. Situation périlleuse. Jet à la mer de la cargaison. Renflouement. Caractères de l'avarie commune. Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile obtenu.

Navire : « Euclid ».

I. — L'action en règlement d'avaries communes, à l'égard des assureurs appelés au procès, a le caractère d'une demande en paiement de l'indemnité stipulée, puisqu'elle tend à fixer vis-à-vis d'eux le montant de la contribution aux avaries à la charge de l'assuré.

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat à la Cour d'appel de Gand.

(2) Pour les précédents bulletins voir ce Rec., XVIII, p. 563.

Digitized by Google

Cette action est donc soumise à la prescription quinquennale, prescription qui commence à courir à partir de la détermination de la contribution, c'est-à-dire de l'indemnité à payer.

II. — Le jet à la mer de la cargaison d'un navire échoué dans une situation périlleuse, à la suite duquel le renflouement a été obtenu, doit être considéré comme une avarie commune ; il en présente, en effet, les caractères : c'est un sacrifice volontaire, fait dans l'intérêt commun et suivi d'un résultat utile.

Compagnie d'assurances « Alliance Marine » et « La Foncière » c. A. Empreza Industrial Brasiliera.

Du 27 décembre 1902. — Prés. : M. Aquino e Castro, président.

Observations. — I. — Comp. Récife, 21 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 84 et la note.

II. — Comp. Suprême Tribunal fédéral, 17 novembre 1897, ce Rec., XIV, p. 554 et la note.

SUPRÊME TRIBUNAL FÉDÉRAL

31 janvier 1903

Assurances maritimes. Paiement de l'indemnité. Condition. Sinistre. Cause. Fortune de mer. Preuve. Protêt du capitaine. Conditions. Régularité. Vraisemblance. Rapport mensonger. Circonstances contraires. Sinistre. Cause. Baraterie du capitaine. Irresponsabilité des assureurs. — Assurances maritimes. Baraterie. Définition.

Navire : « Guaratiba ».

I. — Les assureurs, sauf stipulation contraire, ne sont obligés au paiement de l'indemnité que si le sinistre survenu au navire assuré a pour cause une fortune de mer.

La preuve de la fortune de mer résulte du rapport de mer ou protêt du capitaine, à la condition que ce rapport ait été régulièrement déposé et affirmé et qu'il ne renferme aucune invraisemblance ou contradiction de nature à en détruire la force probante.

Digitized by Google

Mais lorsqu'il ressort des allégations incohérentes du rapport de mer que cet acte n'exprime pas la vérité, il ne peut plus faire foi et, si les circonstances qui ont accompagné le sinistre démontrent que la perte du navire ne peut être attribuée à une fortune de mer mais bien à la baraterie du capitaine, les assureurs ne sont pas responsables.

II. — Le fait par le capitaine de ne pas prendre toutes les mesures nécessaires pour sauver le navire en danger de perte constitue une baraterie.

Pour qu'il y ait baraterie, il n'est pas nécessaire, en effet, que les actes du capitaine, bien que qualifiés de criminels par l'article 712 du Code de commerce, rentrent dans les prévisions du Code pénal.

ANTONIO PINTO MENDES c. COMPAGNIE D'ASSURANCES « BONANÇA » ET AUTRES.

Du 31 janvier 1903. — Présid. : M. Aquino e Castro, président.

OBSERVATIONS. — I. — Sur la preuve de la fortune de mer, voyez Suprême Tribunal fédéral, 9 juillet 1898, ce Rec., XV, p. 809 ; 16 août 1899, *ibid.*, XVI, p. 240 et les notes.

Sur les conditions de validité du rapport de mer, voyez Aix, 27 décembre 1898, ce Rec., XIV, p. 47 ; Alexandrie, 18 mars 1897, *ibid.*, XIII, p. 408 et les notes.

II. — Sur le sens du mot *baraterie*, voyez Hambourg, 3 novembre 1898, ce Rec., XVI, p. 78 ; Bruxelles, 25 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 184 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par **MM. P. GOVARE**, avocat à Paris, **BULTHEEL**, avocat, et **B. MOREL-SPIERS**, docteur en droit, courtier maritime, à Dunkerque.

COUR DU DISTRICT OUEST DE WASHINGTON

5 novembre 1902

Gens de mer. Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Négligence du capitaine. Droit à dommages-intérêts. — Navire étranger. Appréciation de la responsabilité. Compétence des cours d'Amirauté.

Navire : « Troop ».

I. — Ni la jurisprudence des Cours d'Amirauté anglaises ni le Merchant Shipping Act anglais n'interdisent à un matelot le droit, qui lui est donné par la loi générale maritime, d'introduire un procès *in rem* contre le navire pour la réparation du préjudice qui lui a été causé par la négligence du capitaine à lui procurer les soins nécessaires, le traitement et l'entretien, après une blessure reçue accidentellement dans le service du navire.

II. — Une Cour d'Amirauté américaine est compétente pour juger un procès formé par un marin contre un navire étranger pour réparation du dommage à lui causé par la négligence lourde et la faute du capitaine qui a omis de donner au marin blessé au service du navire les soins nécessaires, la garde et les médicaments et qui a ainsi été cause que le marin a enduré de grandes souffrances et se trouve atteint d'une incapacité permanente de travail. Il doit surtout en être ainsi lorsque les circonstances sont telles que s'il en était jugé autrement le demandeur serait privé de tout recours effectif.

Le navire anglais *Troop* avait quitté un port où se trouvait un hôpital. Il avait parcouru seulement 6 milles quand le demandeur qui était un marin tomba sur le pont et eut les os de la cuisse et du bras brisés. Au lieu d'envoyer le marin à

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 911.

Digitized by Google

l'hôpital, le capitaine entreprit de réduire les fractures et envoya alors le blessé dans sa couchette sur le gaillard d'avant, puis continua son voyage sans plus s'en occuper jusqu'à son arrivée dans un autre port 36 jours plus tard. La couchette dans laquelle le plaignant était placé n'était nullement appropriée pour un homme dans cette position. Le blessé ne reçut ni soins ni traitement. La négligence du capitaine fut cause que le blessé dut subir une opération chirurgicale en arrivant à l'hôpital et qu'il fut déclaré en état d'incapacité permanente.

Jugé que le capitaine était coupable d'avoir commis un acte grave d'inhumanité et d'avoir manqué aux devoirs qui lui sont imposés par le contrat d'engagement qu'il a passé avec le marin. Jugé qu'en conséquence, le navire est responsable de l'indemnité due au marin pour ses souffrances et son incapacité permanente, indemnité chiffrée par la Cour à £ 4.000.

Du 5 novembre 1902. — Plaid. : MM. A.-W. Buddress, J.-M. Ashbon et W.-L. Sachse.

Observations. — I. — Voyez Cour d'appel (9e circuit), 4 février 1901, ce Rec., XVII, p. 213 et la note.

II. — Comp. Cour de district de Brooklyn, 4 novembre 1887, ce Rec., IV, p. 335 et la note.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

24 juin 1902

Abordage. Rencontre d'un vapeur et d'un voilier. Impossibilité d'apercevoir les feux du voilier. Feux masqués. Faute. Vigie du vapeur. Place sur le pont. Absence de faute. Voilier. Responsabilité.

Un abordage survenu en pleine mer, la nuit, entre un vapeur et un voilier est dû à la faute du voilier s'il a négligé de garder ses feux de côté bien en vue comme il est prescrit par les règlements et s'il résulte de l'enquête que tout au moins sur un point de chaque côté et droit en avant du navire on ne pouvait voir les feux qui étaient voilés par la misaine, que ce fait a mis le vapeur dans l'impossibilité d'indiquer sa

Digitized by Google

direction et que l'abordage fut ainsi occasionné sans que le vapeur fût en faute.

La vigie placée sur le pont d'un vapeur doit être considérée comme étant dans un endroit favorable. On ne peut à cause de ce fait rendre le vapeur responsable de son abordage avec un voilier, en pleine nuit, alors que le seul feu visible se trouvant sur le voilier a effectivement été aperçu et observé.

Du 24 juin 1902. — Plaid. : MM. Carter, Ledyard et Taylor ; Butler, Notman, Joline et Mynderse.

Observation. — Comp. Cour du district Est de la Virginie, 12 février 1902, ce Rec., XVII, p. 812 ; Rennes, 22 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 516 et les notes.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

3 novembre 1902

Avaries communes. Cause prochaine de perte, Cas fortuit. Perte. Avaries particulières. Acte volontaire. Echouement volontaire. Cause prochaine de la perte. Transformation. Perte. Avaries communes.

Lorsqu'une perte maritime est la conséquence naturelle et inévitable de l'événement originaire et fortuit qui a causé le péril, cet événement originaire doit être considéré comme la cause prochaine, mais si un acte volontaire, tel qu'un échouement pour tenter de sauver le navire, intervient, qui est en lui-même la cause de la perte, cet acte, qui se substitue au péril originaire avec un caractère de mesure de sauvetage, doit être considéré comme la cause prochaine de la perte pour tout ce qui concerne l'avarie commune.

Norwyck and New-York Transport Company c. Assureurs.

Un vapeur ayant touché un roc, s'étant fait ainsi une avarie sérieuse à l'avant, le capitaine craignant de couler décida, plutôt que de laisser le navire se briser sur les rochers voisins, de l'échouer sur ce qu'il croyait être une plage de sable. Contrairement aux prévisions du capitaine le fond était de boue molle ; l'avant du navire se fixa dans cette boue et y pénétra

Digitized by Google

progressivement. Le pont sur lequel se trouvait de la marchandise fut submergé et la cargaison endommagée. Si le fond avait été de sable comme on le supposait. c'est-à-dire suffisamment consistant pour maintenir le navire et relever son avant, le navire serait resté à flot et tout au moins le pont n'aurait pas été submergé. Jugé que la perte devait être attribuée à la tentative de sauvetage qui était ainsi la cause prochaine de la perte et que, par conséquent, elle était avarie commune.

Du 3 novembre 1902. — Plaid. : MM. Butler, Notman, Joline et Mynderse, Black et Kneeland.

Observation. — Comp. Aix, 4 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 412 et la note.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

18 août 1902

Abordage. Vapeur et allège à l'ancre. Mouillage habituel. Pilote à bord. Faute. Vapeur. Responsabilité de l'armateur.

Les armateurs ne peuvent être exonérés de la responsabilité d'un abordage en raison de ce fait que la direction du vapeur était confiée à un pilote breveté dont l'emploi était imposé par les règlements, à moins qu'il ne soit nettement démontré que le pilote était seul en faute.

Une allège ancrée au mouillage bien connu en dehors de la passe fréquentée par ces navires ne peut pas être jugée en faute dans un abordage avec un vapeur en marche pendant le jour et en l'absence de brouillard pour la raison qu'elle n'avait pas de garde au mouillage lorsqu'il n'est pas d'usage de prendre cette précaution.

Rich c. Hamburg American Packet Cᵃ.

Du 18 août 1902. — Plaid. : MM. Francis C. Adler et John F. Lewis ; J. Rodman Paul, Biddle, Ward et J. Wilson Leakin.

Observation. — Sur la responsabilité de l'armateur pour les fautes du pilote même obligatoire, voyez en sens contraire de la décision rapportée, Récife, 17 juillet 1900, ce

Digitized by Google

Rec., XVII, p. 641. Comp. Autran, *Code international de l'abordage, du sauvetage et de l'assistance maritimes*, 2e éd., ch. IX, p. 419 et suiv.

DOCTRINE

Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat (1).

Parmi les charges éventuelles de l'armement, apparaissent celles qui peuvent résulter de l'exercice par l'Etat de divers droits qui lui appartiennent pour l'utilisation des navires de commerce dans un intérêt général.

A. *Charges corrélatives à l'exercice par l'Etat de son droit de réquisition pour les besoins de l'armée de mer.* — Ce droit, qui peut être aujourd'hui exercé en tout temps et en tout lieu, par l'Etat français, à l'égard de tous les navires de commerce français, constitue un risque spécial, qui équivaut à une charge de l'armement français. C'est une charge qu'on néglige, en général, dans les discussions des lois sur la marine marchande, parce que le poids ne s'en fait pas sentir en temps ordinaire, mais qui mérite cependant d'être mise en relief.

Cette matière se trouve régie :

1° Par la loi du 3 juillet 1877, relative aux réquisitions militaires, et par le règlement d'administration publique du 2 août suivant, rendu pour son exécution ;

2° Par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1881, sur la marine marchande, et par l'article 7 de la loi du 30 janvier 1893, non modifié par la loi du 7 avril 1902 ;

3° Par loi du 17 juillet 1898 et par le règlement d'administration publique du 8 mai 1900.

(1) *L'Industrie des Transports maritimes au XIXe siècle et au commencement du XXe siècle*, par René Verneaux, chef du contentieux des Messageries Maritimes, membre du Comité maritime international, membre du Conseil de direction du Comité central des Armateurs de France (*Ouvrage récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques*, Pédone, 1903). — Nous remercions l'auteur de cet ouvrage de nous avoir autorisé à en extraire les pages qui suivent sur la matière, rarement traitée jusqu'ici, des droits de l'Etat français sur les navires de commerce en dehors des conventions.

Digitized by Google

L'article 35 de la loi du 3 juillet 1877 décidait que les dispositions de la loi étaient applicables aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer et qu'un règlement d'administration publique déterminerait les attributions de l'autorité maritime quant au droit de requérir et quant aux conditions d'exécution des réquisitions (1).

La loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande, après avoir institué les primes à la navigation, disposa ainsi, dans son article 9 : En cas de guerre, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat. Bien que la loi eût pour objet principal l'institution des primes, cette disposition concernant la réquisition s'étendait à tous les navires de commerce.

Le § 2 de l'article 7 de la loi du 30 janvier 1893 a répété en termes identiques : En cas de guerre les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat. La loi du 7 avril 1902 a abrogé les paragraphes 1, 3, 4, 5, 6, et 7 de cet article 7, mais non le paragraphe 2, qui se trouve maintenu.

Malgré la disposition très large insérée au sujet du droit de réquisition dans les lois de 1881 et de 1893 sur la marine marchande, le législateur est encore intervenu pour élargir ce droit. La loi du 17 juillet 1898 a disposé ainsi dans son article unique :

« L'article 35 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires est modifié ainsi qu'il suit :

« Les dispositions de la présente loi sont applicables en tout temps et en tout lieu aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer.

« Un règlement d'administration déterminera les attributions de l'autorité maritime ou de toute autre autorité française qu'elle déléguerait en ce qui concerne le droit de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions. »

Voici comment l'exposé des motifs du gouvernement justifia la présentation de cette loi :

« Les nécessités de la tactique moderne ne sont plus ce qu'elles étaient il y a vingt ans, et des dispositions, suffisantes en 1877, ont cessé de répondre aux besoins de la défense nationale. Il devient notamment indispensable de pouvoir réquisitionner les bâtiments du commerce hors des eaux territoriales de la France, soit pour en faire des croiseurs auxiliaires, soit pour

(1 V.. sur cette loi, G. Ferrand. *Des réquisitions militaires*, 1891.

Digitized by Google

les employer à titre de simples transporteurs ; il faut, en outre, que ces réquisitions soient possibles, non seulement en cas de mobilisation totale ou partielle en France, mesure métropolitaine ne correspondant pas toujours aux nécessités de possessions coloniales et de forces navales lointaines, mais en cas d'expédition d'outre-mer.

« Le gouvernement avait cru pouvoir combler ces lacunes en modifiant le décret du 2 août 1877, et il avait, en conséquence, soumis un texte aux délibérations du Conseil d'Etat; mais cette haute assemblée a estimé que la loi sur les réquisitions avait seulement en vue le territoire français et que, pour en appliquer les dispositions hors des eaux nationales, il était indispensable de recourir à l'intervention du législateur. »

Cet exposé des motifs ne fait pas allusion aux dispositions des lois sur la marine marchande, non plus que le rapport présenté à la Chambre des députés par le baron Reille (1). Or, ces lois pouvaient être interprétées en ce sens que la réquisition était possible hors des eaux territoriales. La loi nouvelle n'était donc peut-être pas nécessaire pour la réquisition hors de ces eaux. En tout cas elle l'était pour permettre la réquisition, non seulement en cas de mobilisation partielle ou totale, mais encore en toutes circonstances. Elle était nécessaire aussi pour permettre à l'autorité maritime de déléguer le droit de requérir aux autorités coloniales ou consulaires.

Le règlement d'administration publique prévu par la loi du 17 juillet 1898 n'a été rendu que le 8 mai 1900. Il substitua un nouveau texte à celui du titre VII du décret du 2 août 1877. Ce règlement a passé assez inaperçu parce qu'il ne vise qu'une éventualité. Il est cependant de nature à soulever d'assez graves difficultés et les charges qui en résultent pour la marine marchande française seront plus ou moins lourdes selon la solution qui sera donnée à ces difficultés.

Ce règlement (article 65 nouveau du règlement de 1877) détermine d'abord qui peut requérir. A cet égard il distingue:

1° « En France, les préfets maritimes, les officiers du corps de la marine investis d'un commandement et les officiers du commissariat de la marine peuvent, sur la délégation du ministre de la marine, en tout temps et en tout lieu, réquisi-

(1) Annexe n° 3172, séance du 28 mars 1898.

Digitized by Google

tionner les navires de commerce et embarcations de toute nature, avec le matériel et les objets existant à bord que l'autorité requérante juge à propos de conserver ;

2° « Hors des eaux territoriales métropolitaines. les mêmes réquisitions peuvent être faites, sur la délégation du ministre de la marine, en tout temps et en tout lieu, par tout officier commandant une force navale ou un bâtiment isolé, tout représentant diplomatique ou consulaire, tout gouverneur de colonie. »

L'éventualité de la réquisition se trouve ainsi singulièrement développée et la charge qui en résulte pour la marine marchande française est alourdie. Même hors le cas de guerre, une ligne régulière peut être désorganisée immédiatement par suite de l'exercice du droit de réquisition.

L'article suivant énonce d'abord que : « dans les cas prévus à l'article précédent, lorsque la réquisition n'est pas exercée directement par le représentant de la marine, elle doit être adressée à ce dernier, qui en cette circonstance a les mêmes droits et les mêmes devoirs que le maire. » Il ajoute que, lorsqu'il n'y a pas de représentant de la marine, elle est adressée, soit dans un port, soit en mer, directement au capitaine. maître ou patron, et qu'elle est faite par écrit, sans que l'emploi d'un carnet à souche soit imposé. Puis il contient une disposition dont la portée prête à discussion. « La réquisition du navire entraîne pour le capitaine, maître ou patron l'obligation de débarquer au port désigné par l'autorité requérante les passagers, ainsi que les objets non conservés à bord. » Cette disposition n'ayant jamais été, ni appliquée, ni judiciairement interprétée, nous ne pouvons qu'en signaler les termes et leur insuffisance. Il s'agit de savoir si les risques de diverses natures, soit de mer, soit de guerre, passent à l'Etat à partir de la remise de l'ordre de réquisition. La solution affirmative semble équitable, puisque le trajet jusqu'au port désigné (trajet qui peut être, soit un déroutement, soit un voyage spécial) est effectué dans l'intérêt et sur l'injonction de l'Etat. Mais les propriétaires des navires susceptibles d'être réquisitionnés peuvent-ils compter sur cette solution ? C'est douteux.

Le doute est permis d'autant plus que le paragraphe suivant du même article est ainsi conçu : « Il est dressé, au moment de la remise, un état descriptif du navire et un inventaire du matériel et des objets de consommation conservés ainsi que

Digitized by Google

des marchandises réquisitionnées ». On peut se demander si l'Etat ne chercherait pas à se baser sur ce texte pour déclarer qu'il ne devient responsable du navire qu'après l'établissement de l'état descriptif du bâtiment et de l'inventaire du matériel.

Le même article se termine par une disposition également difficile à interpréter : « La réquisition peut s'appliquer à l'état-major et à l'équipage, qui sont tenus de prêter leur concours toutes les fois où il ne s'agit pas d'armer le navire en qualité de croiseur auxiliaire ». Il s'agirait de savoir à quel moment cessent pour le propriétaire du navire les obligations dont il est tenu envers son personnel inscrit ou non inscrit.

Toutes les difficultés naissant de la réquisition se compliquent encore par suite de la règle suivant laquelle le propriétaire d'un navire est toujours réputé propriétaire à l'égard des tiers tant que la mutation en douane n'est pas effectuée. Il en résulte que, malgré la réquisition, il reste toujours tenu de la responsabilité spéciale que l'article 216 du Code de commerce attache à la seule qualité de propriétaire. Il peut dès lors être poursuivi, d'abord pour les responsabilités encourues par le navire pendant le trajet ou les opérations nécessités par l'obligation précitée de débarquer, au port désigné par l'autorité requérante, les passagers, ainsi que les objets non conservés à bord ; puis même, peut-être, pour les dommages causés par le navire après la prise de possession par l'autorité requérante (sauf libération par l'abandon du navire).

Quoi qu'il en soit, le nouvel article 73 dispose que le règlement et la liquidation des indemnités relatives aux réquisitions de l'autorité maritime s'effectuent suivant les règles établies pour les réquisitions de l'autorité militaire, sans préjudice des conventions conclues entre l'Etat et les compagnies propriétaires de navires ; que l'évaluation de l'indemnité est faite sur le vu de l'état descriptif et des procès-verbaux établis lors de la remise, par une commission d'arrondissement ou de sous-arrondissement maritime désignée par le ministre de la marine ; enfin, qu'en cas de contestation « le juge de paix ou le tribunal de première instance compétent est celui du ressort dont relève cette commission ».

On voit combien il sera difficile au propriétaire de navires réquisitionnés d'obtenir la réparation du préjudice qui lui

Digitized by Google

aura été causé par la réquisition. Les circonstances qui motivent celle-ci peuvent avoir amené précisément une hausse des prix des navires en général. Sera-t-il tenu compte de cette hausse pour l'évaluation de l'indemnité ? Et si la privation des navires réquisitionnés a entraîné la désorganisation de lignes régulières, sera-t-il tenu compte de cette conséquence ?

On peut s'étonner que la charge éventuelle résultant pour l'armement de la législation française pour les réquisitions ait été pour ainsi dire passée sous silence, lors des discussions des lois successives sur la marine marchande. On s'est appesanti sur des charges bien secondaires. On n'a pas souligné les conséquences fort onéreuses du droit de l'Etat en matière de réquisition. En Angleterre, il n'existe point de législation analogue à la législation française en cette matière et c'est ce qui permettait au président de la Compagnie P. et O., Sir Thomas Sutherland, de faire remarquer (1) que les contrats conclus par le gouvernement anglais au sujet des croiseurs auxiliaires lui donnaient l'avantage considérable de pouvoir prendre possession, au moment d'une guerre, de certains navires, à des prix auxquels il ne les obtiendrait jamais sans ces conventions. En définitive, le droit de réquisition, tel qu'il résulte de la loi du 17 juillet 1898 et du règlement du 8 mai 1900, constitue une charge éventuelle spéciale qui est susceptible de peser lourdement sur l'armement français.

B. *Charges relatives aux transports postaux.* — Une ordonnance du 4 juillet 1780. confirmée par un arrêt du Conseil des 28 juin et 5 juillet 1783, avait imposé aux capitaines de la marine marchande l'obligation de transporter *gratuitement* les lettres adressées au lieu de destination de leurs navires entre la France et les colonies. L'obligation de transporter les correspondances fut maintenue par le décret des 17-22 août 1791 (art. 36), non plus à titre gratuit, mais moyennant une rémunération de 2 sols par chaque lettre ou paquet. L'arrêté des consuls du 19 germinal an X (9 avril 1802) étendit cette obligation aux navires naviguant entre la France et les pays d'outre-mer. L'article 3 de cet arrêté prescrit au capitaine de tout navire en chargement dans un des ports de la République de faire connaître un mois d'avance au préposé des postes du lieu le jour présumé de son départ.

(1) Enquête de 1901 sur les subsides à la navigation.

Digitized by Google

Le délai a été réduit à 48 heures (déc. min. du 8 avril 1854). Cet arrêté prévoit toujours une rétribution d'un décime par lettre ou paquet. A côté de cette rétribution, le décret du 12 juillet 1856 a alloué aux capitaines de navires 1 franc par kilogramme ou 1 centime par décagramme de journaux ou autres imprimés. Dans les relations avec l'Angleterre, l'Espagne, Gibraltar, Malte, Chypre et les établissements de poste espagnols de la côte du Maroc, le taux est fixé à 5 francs par kilogramme de lettres et de cartes postales et à 50 centimes par kilogramme d'autres objets de correspondance (1).

La loi du 29 janvier 1881 sur la marine marchande a imposé à tout capitaine de navire bénéficiant de la prime de transporter gratuitement les correspondances qui lui sont confiées par la poste ou qu'il est chargé de remettre à la poste en vertu de l'arrêté des consuls du 19 germinal an X, et même, en outre, de transporter gratuitement les agents des postes qui seraient chargés d'accompagner les dépêches. La loi du 30 janvier 1893 a réitéré les mêmes obligations. La loi du 7 avril 1902 (art. 8) les impose à son tour à « tout capitaine de navire recevant l'une des primes prévues par l'article 6 de la loi du 30 janvier 1893 ou l'une des allocations prévues par la présente loi » (prime ou compensation d'armement). Elles se trouvent développées et précisées dans le titre V du règlement d'administration publique du 9 septembre 1902.

C. *Charges résultant des réquisitions pour rapatriement.* — Une charge analogue à celle que nous venons d'examiner résulte des dispositions relatives au rapatriement des marins et passagers de l'ordre civil. Aux termes du décret du 22 septembre 1891, l'autorité maritime ou coloniale ou consulaire a le droit de requérir les capitaines des navires de commerce de recevoir à leur bord les hommes délaissés ou débarqués d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce à raison d'un homme par cinquante tonneaux de la jauge officielle du navire. Elle a également le droit, dans la limite d'un homme par cent tonneaux, d'imposer aux capitaines des navires de commerce l'obligation de recevoir à leur bord, pour les rapatrier, des passagers de l'ordre civil, pourvu toutefois qu'il n'ait pas encore été usé à l'égard de ces capi-

(1) Jaccottey, *Traité de législation et d'exploitation postales*, p. 567.

Digitized by Google

taines du droit de réquisition relatif aux marins. Ce décret fixe de la manière suivante les indemnités à payer, nourriture comprise, par homme et par jour : 1° pour les capitaines, officiers et chefs mécaniciens, 4 francs par voilier et 7 francs par vapeur ; 2°, 3°... ; 4° pour les maîtres d'équipage, matelots, chauffeurs et ouvriers mécaniciens, 2 fr. 50 par voilier et 1 fr. 25 par vapeur ; 5° pour les passagers de l'ordre civil recevant la ration de l'équipage, 2 francs par voilier et 4 francs par vapeur. Il est onéreux pour un armateur d'avoir à recevoir à bord des hommes pour lesquels il est à peine remboursé du prix de la nourriture et qui occupent la place des passagers ordinaires (1).

R. Verneaux

Docteur en droit.

(1) De la législation française sur cette matière il n'est pas sans intérêt de rapprocher la loi allemande du 2 juin 1902 concernant l'obligation pour les navires de commerce de recueillir les gens de mer à rapatrier (*Reichsgezetzblatt*, p. 212, Gezetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme Heimzuschaffender Seeleute). Aux termes de cette loi, qui remplace celle du 27 décembre 1872 et qui a été applicable à partir du 1er avril 1903, tout navire de commerce allemand qui est expédié d'un port hors d'Allemagne vers un port allemand est tenu de recueillir les gens de mer allemands qui se trouvent hors du territoire de l'empire en état d'indigence ou qui doivent être remis aux autorités métropolitaines en raison d'un acte punissable, sur la réquisition du bureau des gens de mer. A défaut de convention contraire, il est payé comme indemnité par jour de séjour à bord : 1° au cas de rapatriement d'indigents, pour un capitaine ou un officier, 3 marks sur les navires à voiles et 6 marks sur les navires à vapeur ; pour tous autres gens de mer, 1 mark 50 sur les navires à voiles, 3 marks sur les navires à vapeur ; — 2° au cas de rapatriement de délinquants, le prix ordinaire du passage, ou si celui-ci n'est pas établi, le double du tarif prescrit pour le rapatriement des indigents, et en outre, si une escorte spéciale n'est pas fournie, une indemnité convenable de surveillance que fixera provisoirement le bureau des gens de mer requérant.

Digitized by Google

La nouvelle formule d'assurance sur corps des navires et la suppression de l'indemnité pour dépréciation commerciale.

Avec le changement des matériaux de construction des navires et la substitution du fer et de l'acier au bois, de nouvelles questions ont surgi, dans le cours de ces dernières années, en matière d'assurances maritimes sur corps.

Une des plus importantes a été soulevée pour la première fois par la Compagnie Nationale de Navigation (affaire du *Canton*, ce Rec., XIII, p. 357) en ce qui touche le droit pour l'assuré de demander la remise du navire avarié dans un état identique à celui où il était avant le sinistre. Dans cette affaire, il s'agissait de membrures à réparer ; pour exécuter cette réparation, il fallait les couper et ajouter un morceau ; l'assuré prétendait que ce n'était pas là l'exécution intégrale du contrat d'assurance et qu'il avait droit au remplacement de la membrure tout entière.

Les assureurs, menacés de dépenses considérables par le remplacement intégral des membrures, prétendaient ne pas être tenus de remettre le navire dans un état « *identique* », mais seulement dans un état « *équivalent* » de navigabilité, et, par suite, satisfaire à leurs obligations en exigeant que l'assuré se contentât des membrures rapiécées.

Ce fut entre ces deux prétentions extrêmes que le Tribunal de commerce de Marseille fut appelé à statuer. et il le fit dans l'affaire du *Nantes-le-Hâvre*, le procès relatif au *Canton* ayant reçu, après expertise, une solution transactionnelle.

Nous croyons nécessaire de rappeler les termes de ce jugement (ce Rec., XIV, p. 679) :

« Attendu que les expressions mêmes de la dite police : « réparations des avaries », semblent bien indiquer qu'il y a lieu de prendre, comme base de calcul, les réparations à faire selon les règles de l'art, conformément à la pratique et aux usages de la matière, de façon à rendre au navire l'intégrité de ses fonctions au point de vue nautique ; qu'il est de la nature même des réparations de laisser le plus souvent des traces plus ou moins fâcheuses et d'entraîner pour l'objet réparé une certaine dépréciation commerciale ;

« Attendu que, sans doute, l'assurance étant un contrat

Digitized by Google

d'indemnité, il est de son essence que l'assuré soit indemnisé de tout le préjudice subi en suite des fortunes de mer et dans les conditions des accords ; que ce résultat est effectivement atteint si l'assuré reçoit de ses assureurs le remboursement des réparations faites à son navire pour le remettre en bon état de navigabilité et, en outre, une indemnité complémentaire pour compenser la dépréciation commerciale qui résulte du fait même des réparations ; que le système soutenu par les demandeurs, exigeant que le navire soit remis, coûte que coûte, dans un état matériel identique, outre qu'il est théoriquement et pratiquement impossible à concevoir, conduirait à des conséquences injustes et déraisonnables ; que, pour un résultat matériel souvent sans intérêt, il imposerait aux assureurs des sacrifices hors de proportion avec le but poursuivi et avec l'importance du dommage réellement éprouvé par l'assuré ; que, si l'assurance est un contrat d'indemnité, elle est aussi un contrat essentiellement de bonne foi ; que les rapports des assureurs et des assurés doivent être réglés non pas seulement d'après les principes abstraits d'une théorie aveugle et inflexible, mais en tenant compte des nécessités et des intérêts du commerce et de la navigation, de la pratique courante des affaires, dans un esprit d'équité et de bonne foi réciproque ;

« Attendu, en conséquence, que, pour atteindre ce but, dans l'espèce actuelle, il importe que les experts aient à indiquer et évaluer, comme le demandent les assureurs, le montant des réparations nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, et, en outre, à estimer la dépréciation commerciale que le navire aura pu subir par le fait de ces réparations, de façon à restituer au navire par cette indemnité supplémentaire, jointe à la simple équivalence des réparations, l'identité de valeurs vénale et commerciale qu'il avait avant le sinistre ».

Il paraissait donc juste au Tribunal, et il est, en effet, équitable que les assureurs ne fussent pas exposés à des dépenses considérables de changement intégral de membrures, à un délaissement pouvant résulter de semblables réparations, quand ces frais pouvaient être évités par des travaux que l'état actuel de l'industrie rend faciles et normaux.

D'autre part, ces facilités données aux assureurs ne devaient pas nuire à l'assuré à qui on allait remettre un

Digitized by Google

navire plus ou moins rapiécé. De là l'introduction de cette indemnité de dépréciation commerciale qui, jointe aux réparations *réduites* faites, devait replacer l'assuré dans la situation d'indemnité *totale* à laquelle il a droit.

Dans l'affaire du *Paul-Emile*, il s'agissait de tôles gondolées ; les experts avaient même proposé de ne pas faire la réparation qui était trop onéreuse pour les assureurs et de dédommager l'assuré par une indemnité de dépréciation commerciale, qui fut accordée par le Tribunal. Cette jurisprudence, consacrée à Marseille par les décisions précitées et le jugement dans l'affaire du *Paul-Emile* (ce Rec., XVI, p. 383), a été également suivie au Havre, le 24 mars 1903 (*ibid.*, XIX, p. 35), et à Nantes, le 23 mai de la même année (*ibid.*, XIX, p. 70).

La même question avait à être tranchée par le Tribunal de commerce de Bordeaux, et nous avions été consulté à cet égard.

C'est contre cette jurisprudence, profondément équitable cependant, que les assureurs ont protesté, et, désireux de réduire leurs obligations, tout en essayant de conserver les mêmes primes, ils ont établi, à la date du 1er octobre dernier, un nouvel imprimé de polices sur corps qui diffère fort sensiblement sur certains points, notamment sur celui qui nous occupe, de la police de 1888. Cette police a été communiquée aux Agences des Compagnies et le modèle en a été déposé aux greffes des Tribunaux de commerce.

Voici le texte du nouvel article 20 sur lequel nous croyons devoir appeler l'attention de MM. les Armateurs :

« Il n'est admis dans les règlements d'avarie que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité pour quelque cause que ce soit ».

On peut se demander si, en l'état de cette rédaction, les Tribunaux ne seront pas amenés à donner aux experts le mandat de faire exécuter les réparations à l'*identique*, ce qui supprimerait la question d'indemnité de dépréciation commerciale.

Sans rien préjuger de ce que l'avenir peut réserver à cet égard, nous avons cru devoir signaler à MM. les Armateurs le changement de situation pouvant résulter pour eux de la

Digitized by Google

modification de la police, sauf à eux à prendre tel parti qu'ils aviseront.

F.-C. Autran,

Avocat, Docteur en Droit,
Secrétaire général de l'Association française du Droit Maritime.

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

FRANCE

Décret modifiant les conditions d'admission et de séjour, en temps de guerre, des bâtiments français et étrangers dans les mouillages et ports du littoral français.

Rapport au Président de la République française

17 mars 1902.

Monsieur le Président,

Les conditions d'admission et de séjour, en temps de guerre, des bâtiments français et étrangers, dans les mouillages et ports du littoral français sont réglées par le décret du 12 juin 1896.

Les dispositions de cet acte offrent toutes les garanties nécessaires pour la sécurité des côtes pendant le jour ; mais certaines prescriptions, relatives à la police des eaux territoriales pendant la nuit, doivent être modifiées en raison des grandes vitesses des navires modernes.

En effet, si l'article 1er du décret du 12 juin 1896 formule très nettement l'interdiction absolue pour tout navire, autre que les bâtiments de guerre français, de s'approcher à moins de trois milles de la côte entre le coucher et le lever du soleil, cette interdiction se trouve, en fait, dépourvue de sanction vis-à-vis de bâtiments qui peuvent, grâce à leurs petites dimensions, dissimuler leur approche, et, grâce à leur grande vitesse, franchir impunément une partie de la zone d'action des batteries pendant l'intervalle de deux minutes séparant le dernier coup d'avertissement du moment où les ouvrages sont en droit d'ouvrir effectivement le feu.

Digitized by Google

Il est, par suite, nécessaire d'avoir la faculté de supprimer tout coup d'avertissement dans le cas où un navire s'approcherait dans la nuit, à moins d'un mille de la côte.

D'autre part, le décret de 1896 interdit formellement, de jour comme de nuit, la circulation, en temps de guerre, dans les rades et ports militaires, de toute embarcation à vapeur autre que celles appartenant aux navires de guerre français.

Cette prescription semble un peu trop rigoureuse, et il est possible d'autoriser les embarcations à vapeur à circuler du lever au coucher du soleil, dans les mêmes conditions que les embarcations à rames, c'est-à-dire avec une permission spéciale et après avoir reçu des autorités maritimes le moyen de se faire reconnaître.

J'ai l'honneur de soumettre à votre signature le projet de décret ci-joint qui est destiné à remplacer le décret du 12 juin 1896, dont il reproduit les dispositions générales modifiées seulement sur les points de détail qui viennent d'être énoncés.

Le ministre de la marine,
DE LANESSAN.

Décret

Le Président de la République française,

Vu le décret du 12 juin 1896 réglant, pour le temps de guerre, les conditions d'admission et de séjour des bâtiments français et étrangers dans les mouillages et ports du littoral français.

Sur le rapport du ministre de la marine,

Décrète :

Art. 1er. — En temps de guerre, entre le lever et le coucher du soleil, aucun bâtiment de commerce français, aucun navire étranger de guerre ou de commerce, ne doit approcher des côtes françaises (France et possessions françaises), à moins de 3 milles, avant d'y avoir été autorisé. Entre le coucher et le lever du soleil, l'interdiction d'approcher à moins de trois milles est absolue.

Pendant le jour, tout navire qui se trouve à la distance de terre à laquelle se distingue la couleur des pavillons, doit porter son pavillon national. S'il désire pénétrer dans la zone interdite, il en fait la demande en hissant le signal d'appel

Digitized by Google

de pilote : mais il se tient en dehors de la limite de trois milles jusqu'à ce qu'il ait été arraisonné ou qu'un sémaphore lui ait signalé que sa demande est accordée.

Tous les bâtiments sont tenus de déférer immédiatement aux injonctions d'un navire de guerre ou d'un sémaphore, faites à la voix ou par les signaux du code international.

Art. 2. — En temps de guerre, si un des bâtiments visés par le présent décret ne se conforme pas aux prescriptions formulées ci-dessus, une des batteries voisines ou tout navire de guerre, stationné ou en marche dans les environs, devra lui intimer l'ordre d'y obtempérer en tirant un coup de canon à poudre.

Si ce premier avertissement reste sans effet, il sera tiré, deux minutes après, un coup à obus un peu sur l'avant du bâtiment et si, enfin, après un nouvel intervalle de deux minutes, le bâtiment ne s'arrête ni ne s'éloigne. le feu sera ouvert effectivement.

En cas d'urgence, le préliminaire du coup de canon à poudre peut être supprimé.

La nuit, à moins d'un mille, le préliminaire du coup de canon à obus peut également être supprimé.

Tout bâtiment qui force la consigne relative à l'interdiction des zones défendues, s'expose à être détruit et, s'il approche, pendant la nuit, à moins d'un mille de la côte, il s'expose à voir ouvrir immédiatement le feu sur lui sans avertissement préalable.

Art 3. — En temps de guerre, dans les rades et ports militaires, toute circulation des embarcations autres que celles appartenant aux bâtiments de guerre français est absolument interdite entre le coucher et le lever du soleil. Cette circulation n'est autorisée du lever au coucher du soleil que pour les embarcations auxquelles les autorités maritimes auront délivré un permis de circulation spécial en même temps que le moyen de se faire reconnaître.

Les embarcations autorisées devront s'écarter des navires de guerre si l'injonction leur en est faite, et ne pourront, en aucun cas, les accoster sans en avoir reçu la permission. La circulation de ces embarcations restera, par ailleurs, soumise aux consignes locales, relative notamment à l'interdiction de pénétrer dans certaines parties de la rade et d'accoster en tout autre endroit que ceux expressément désignés.

Dans les ports de commerce, des mesures spéciales seront

Digitized by Google

prises par l'autorité supérieure de façon à ménager les intérêts du commerce, tout en imposant à la circulation des embarcations les restrictions jugées nécessaires.

Art. 4. — En temps de guerre, les bâtiments autorisés à pénétrer dans les rades et ports français devront prendre le mouillage qui leur sera indiqué par les autorités locales et se conformer strictement aux règlements de toute nature édictés par ces autorités.

La durée de leur séjour restera subordonnée aux nécessités d'ordre militaire, et, lorsque les circonstances l'exigeront, l'autorité supérieure pourra leur intimer l'ordre de prendre le large ou de se retirer sur un point déterminé. Cet ordre devra être exécuté sans délai, un sursis pouvant toutefois être accordé aux navires qui se trouveraient dans l'impossibilité justifiée de s'y conformer immédiatement.

Aucun navire ne pourra appareiller, soit pour changer de mouillage, soit pour quitter la rade sans en avoir reçu l'autorisation des autorités locales.

Art. 5. — Les mesures prévues dans le présent décret seront applicables dès la mobilisation.

Art. 6. — Sont abrogées les dispositions contraires au présent décret.

Fait à Paris, le 17 mars 1902,

EMILE LOUBET.

Par le Président de la République,

Le ministre de la marine,
DE LANESSAN.

Police sanitaire. — Décret rendant obligatoire la destruction des rats à bord des navires en provenance de pays contaminés ou suspects de peste.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur et des Cultes, et du Ministre des Finances.

Vu l'article premier de la loi du 3 mars 1822 sur la police sanitaire, les décrets des 4 janvier 1896, 15 avril 1897, 15 juin 1899 et 23 septembre 1900 et les instructions ministérielles des 26 septembre et 11 octobre 1901, du 12 avril 1902 et du 20 juillet 1903,

Digitized by Google

Décrète :

ARTICLE PREMIER. — La destruction des rats à bord des navires est obligatoire pour toutes les provenances de pays contaminés ou suspects de peste, soit en cours de traversée, soit à l'arrivée avant le déchargement.

ART. 2. — Cette destruction est exclusivement pratiquée au moyen des procédés ou appareils dont l'efficacité aura été reconnue par le Comité consultatif d'hygiène publique de France. Elle est immédiatement applicable dans les ports où ces procédés ou appareils sont mis à la disposition des capitaines, suivant les conditions agréées par l'autorité sanitaire et sous son contrôle permanent

ART. 3. — Les frais en résultant sont à la charge de l'armement, conformément aux dispositions de l'article 94 (dernier paragraphe) du décret du 4 janvier 1896 (1). Aucune taxe sanitaire n'est due, en conséquence, du fait de cette opération.

ART. 4. — Un certificat relatant les conditions dans lesquelles a été pratiquée l'opération est délivré aux capitaines ou armateurs par les soins de l'autorité sanitaire.

ART. 5. — Les infractions aux dispositions du présent décret sont passibles des pénalités édictées par l'article 14 de la loi du 3 mars 1822, sans préjudice des mesures d'isolement ou autres auxquelles les navires peuvent être assujettis, en raison de leur provenance ou de l'état sanitaire du bord à l'arrivée.

ART. 6. — Le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel*, inséré au *Bulletin des Lois* et affiché dans les ports.

Fait à Paris, le 21 septembre 1903.

EMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Ministre de l'Intérieur et des Cultes,

E. COMBES.

Le Ministre des Finances,
ROUVIER

(1) Voir ce décret, art. 94, ce Rec., XII, p. 248.

Digitized by Google

ARTICLES VISÉS PAR LE DÉCRET

Article 14 de la loi du 3 mars 1822. — Sera puni d'un emprisonnement de trois à quinze jours et d'une amende de 5 à 50 francs, quiconque, sans avoir commis aucun des délits qui viennent d'être spécifiés, aurait contrevenu, en matière sanitaire, aux règlements généraux ou locaux, aux ordres des autorités compétentes.

Circulaire du Ministre de la marine relative à la liquidation des primes à la navigation

ESCALES EN COURS DE ROUTE

(Décret du 9 septembre 1902 (1).

Le 28 mai dernier, M. le Ministre de la marine adressait la lettre suivante aux administrateurs des quartiers maritimes.

Paris, le 28 mai 1903.

Monsieur le Chef du Service de l'Inscription Maritime,

J'ai été consulté sur les deux points suivants :

1° Dans quel sens doit être interprétée l'expression *voyage de retour en France* employée dans le dernier paragraphe de l'article 66 du règlement d'administration publique du 9 septembre 1902, rendu pour l'application de la loi du 7 avril précédent, sur la marine marchande, et aux termes duquel le cinquième restant dû sur les primes à la navigation acquises par un navire naviguant au long cours, est payé à l'armateur en même temps que l'allocation *correspondant au voyage du retour en France.*

2° Lorsqu'un navire *ayant son plein chargement* touche dans un port situé dans la zone du long cours, sans y pratiquer aucune opération de commerce, convient-il de tenir compte du détour de route ainsi effectué, dans le calcul du

(1) Voir ce Rec., XVIII, p. 440 et suiv.

Digitized by Google

nombre de milles devant servir de base aux liquidations de primes à la navigation ?

Sur le premier point, il y a lieu de ne considérer comme effectuant leur retour en France au sens de l'article susvisé, que les navires rentrant effectivement en France à la fin d'un voyage au long cours et y désarmant administrativement.

Quant à la seconde question, elle doit être résolue par la négative et le nombre de milles parcourus évalué, par suite, d'après la distance comprise de port à port entre les points de départ et d'arrivée à destination définitive.

Je vous prie, en conséquence, de veiller à ce qu'il soit tenu compte de ces dispositions dans les projets de liquidation qui sont transmis au Département.

PELLETAN.

Circulaire du Ministre de la marine relative aux essais de vitesse et aux délais fixés pour y procéder.

Paris, le 6 juillet 1903.

J'ai été consulté sur le point de savoir si les dispositions des articles 11, 34 *in fine* et 37 du décret du 9 septembre 1902, relatifs au nombre des essais de vitesse et aux délais fixés pour y procéder doivent être appliquées à la lettre dans le cas où des avaries graves, survenues au cours d'un essai, retarderaient l'essai définitif au delà du terme réglementaire.

Après entente avec mes collègues des Finances et du Commerce, j'ai décidé d'admettre que l'essai suspendu pour un temps indéterminé par suite d'avarie ne doit pas entrer dans le décompte des deux essais alloués par le règlement, mais à la condition expresse que les commissions techniques chargées de procéder aux dits essais auront mentionné dans le procès-verbal que l'accident ne peut être imputé ni à un vice de construction du navire, ni à des installations défectueuses et qu'il n'était en aucune manière possible de le prévoir.

PELLETAN.

Digitized by Google

Circulaire du Ministre de la marine relative à la centralisation au quartier d'immatriculation de toutes les opérations de liquidation de primes à la navigation et de compensation d'armement.

Paris, 18 août 1903.

Aux termes de l'article 75 du décret du 9 septembre 1902, les projets de liquidation de primes à la navigation ou de compensation d'armement sont préparés, qu'il s'agisse de payement d'acomptes pour solde ou de payement intégral, par le Commissaire de l'inscription maritime du port d'immatricule (d'immatriculation) du navire, après remise, par l'armateur, des pièces énumérées à l'article 74.

D'un autre côté, la circulaire du 2 octobre 1902, notifiant la loi du 7 avril et le décret du 9 septembre précité stipule que les liquidations d'acomptes seront établies par le Commissaire du quartier dans le ressort duquel le navire aura pris armement et que les liquidations pour solde ou payement intégral continueront à être dressées par le Commissaire du quartier dans lequel se trouve le port d'arrivée du navire.

Consultée sur le point de savoir à quel bureau incombait le soin de délivrer les certificats de chargement qui doivent être produits à l'appui de chaque liquidation, l'Administration des Douanes, se basant sur les indications de la circulaire du 2 octobre 1902, a spécifié que les certificats en question seraient établis par le receveur du port de retour, en cas de payement pour solde ou de payement intégral et par celui du port d'armement, en cas de payement d'acomptes.

Il paraissait, en effet, normal que le certificat de chargement, dont l'établissement a lieu sur la production d'un relevé détaillé des traversées fourni par le Commissaire chargé de la liquidation des primes, fût dressé par le Receveur des Douanes du port où résidait cet administrateur.

Mais il a été maintes fois constaté, qu'en fait, cette pièce était presque toujours établie, sur la demande de l'Administrateur de l'Inscription maritime du quartier d'immatriculation, par le Receveur du port d'attache en douane qui se trouve, à de rares exceptions près, le port d'immatriculation, et M. le Ministre des finances m'a prié de sanctionner cette pratique.

J'ai accédé d'autant plus volontiers à ce désir que, par ailleurs, j'ai été amené, pour d'autres raisons, à centraliser, dans tous les cas, au quartier d'immatriculation toutes les

Digitized by Google

opérations concernant le service des primes acquises par un navire. Ce quartier étant déjà chargé conformément aux dispositions de la circulaire du 6 décembre 1880 (*B. O.*, p. 829) de suivre les opérations d'armement et de désarmement administratif des navires désarmés ou réarmés dans les ports d'Europe hors de France, et de régulariser la gestion de ceux qui font naufrage ou sont condamnés à l'étranger, on aura ainsi dans le même endroit tous les renseignements concernant un navire durant le cours de sa carrière et il en résultera une simplification importante dans la correspondance en même temps qu'on évitera des doubles emplois de liquidation comme le fait s'est déjà produit, alors que le quartier chargé de liquider le solde ne pouvait pas être le même que celui ayant procédé au payement des acomptes.

J'ai, en conséquence, décidé qu'à l'avenir un compte, ouvert par navire et divisé par maisons d'armement, serait suivi dans chaque quartier pour tous les navires qui y sont immatriculés. Ce compte devra être tenu constamment à jour sur un registre dont le contexte sera celui des modèles de liquidation annexés au règlement d'administration publique du 9 septembre 1902 (pages 69 et suivantes), afin de permettre d'établir facilement le relevé détaillé des traversées qui sera désormais fourni au bureau de la Douane du port d'immatriculation par l'autorité maritime de ce même port.

En outre, il conviendra de paginer, par premier et dernier feuillet, le registre des traversées remis à chaque navire en vue de prévenir toute substitution ou intercalation et de recommander aux armateurs, afin d'établir une distinction aussi apparente que possible, entre le primata et le duplicata des extraits du dit registre, d'entourer d'un fort trait de couleur la rubrique *Primata à remettre au capitaine du navire,* portée en haut et à droite de l'imprimé réglementaire. Au fur et à mesure du renouvellement des registres de traversées, cette mention, ainsi que le cadre, pourraient être imprimés en couleur, soit en même temps que le tirage, soit après, à l'aide d'un timbre humide.

D'ailleurs, il ne devra être procédé par les autorités maritimes locales à aucune liquidation provisoire sans qu'elles soient en possession du *primata* du registre des traversées, seule pièce comptable pouvant servir de base à un travail de ce genre. Cependant, si, pour une cause fortuite, l'armateur ne pouvait produire cette pièce, il aurait, dans ce cas, à en

Digitized by Google

rendre compte en faisant connaître les raisons pour lesquelles elle n'a pu être jointe au dossier. Ce n'est qu'après m'en avoir référé qu'il serait statué sur la suite à donner à la dite liquidation.

En portant ces dispositions à la connaissance du personnel des quartiers placé sous vos ordres, vous voudrez bien lui recommander de nouveau d'apporter dans l'établissement des projets de liquidation de primes à la navigation et de compensation d'armement toute l'attention, le soin et la rapidité désirables, afin d'éviter des erreurs de décomptes qui pourraient avoir des conséquences fâcheuses pour le Trésor et dont le redressement occasionne des retards dans le payement définitif des créances dues aux armateurs.

Il devra être pris note en marge de l'article 75 de tous les exemplaires en service du décret d'administration publique du 9 septembre 1902 de cette décision qui abroge les alinéas 15 et 16 des commentaires des articles 74 à 76 (circulaire d'envoi du 2 octobre 1902), ainsi que la circulaire manuscrite du 25 novembre de la même année.

PELLETAN.

Circulaires de la Direction générale des Douanes relatives à l'application du décret du 9 septembre 1902 sur la marine marchande (1).

PIÈCES A PRODUIRE A L'APPUI DES DÉCLARATIONS DE PRISE DE RANG

Aux termes des articles 7, 13 et 18 du règlement du 9 septembre 1902, les déclarations de prise de rang adressées aux receveurs des douanes doivent être accompagnées, selon qu'il s'agit de navires à construire ou en service à l'étranger ou bien de bâtiments déjà francisés, soit d'un devis descriptif ou d'un exemplaire du marché passé pour la construction ou l'acquisition du navire, soit d'un extrait de l'acte de francisation.

L'Administration a eu l'occasion de remarquer que ces prescriptions n'étaient pas toujours observées et que le service délivrait des récépissés pour des déclarations auxquelles les pièces réglementaires n'étaient pas jointes.

(1) Voir ce Rec., XVIII, p. 440 et suiv.

Digitized by Google

Cette manière de procéder peut avoir pour conséquence de favoriser, aux détriments de ceux qui se conforment à la règle, les déclarants qui ne produisent pas en temps voulu les pièces nécessaires.

Le service devra se conformer aux dispositions du règlement susvisé (*Décision du 13 février 1903.*)

PRISE DE RANG DES NAVIRES. — PIÈCES PRODUITES A L'APPUI DES DÉCLARATIONS DE PRISE DE RANG. — OBLIGATION DU TIMBRE

Aux termes du numéro 552 des Observations préliminaires du Tarif, toute pièce devant ou pouvant faire titre ou être produite pour justification doit être établie sur papier timbré ou sur papier revêtu du timbre mobile de dimension

Le timbre est donc obligatoire pour les copies de marchés et les devis descriptifs produits à l'appui des déclarations de prise de rang (*Décision du 13 février 1903.*)

CONSTATATION DE LA MISE EN CHANTIER DES NAVIRES

Lettre commune n° 1106 du 6 avril 1903.

Monsieur le Directeur,

Aux termes de l'article 9 du décret du 9 septembre 1902, le rang des navires qui ont été inscrits dans les conditions déterminées par l'article 7 du même décret est reporté à la date de la mise en chantier, si la période qui s'écoule entre la déclaration de prise de rang et la mise en chantier est d'une durée supérieure à six mois.

Il doit être justifié de la mise en chantier d'un navire par la constatation de l'élongement de la quille sur la cale de construction ou bien de l'approvisionnement sur le chantier de la moitié au moins des matériaux destinés à la membrure et au bordé.

C'est au service des douanes qu'il appartient de constater la mise en chantier des navires.

Il importe donc qu'il soit exactement fixé sur les conditions dans lesquelles les approvisionnements devront être faits et sur les mesures à prendre en vue de prévenir les abus qui pourraient se produire.

La constatation de l'élongement de la quille sur la cale où la construction du navire doit se poursuivre jusqu'à la mise

Digitized by Google

à l'eau ne paraît pas devoir soulever de difficulté. Je rappelle toutefois que, pour que le service puisse constater la mise sur la cale de la quille du navire, il faut que cette quille soit élongée sur les tins de la cale.

En ce qui concerne la constatation de l'existence de la moitié des matériaux destinés à la membrure et au bordé du navire, la tâche de la douane sera plus délicate. On peut craindre, en effet, que certains constructeurs peu scrupuleux ne tentent d'induire le service en erreur, soit en ne lui représentant qu'une partie des matériaux inférieure à la quantité requise, soit en attribuant successivement le même lot de matériaux à des bâtiments différents.

On devra donc procéder avec le plus grand soin aux vérifications dont il s'agit.

A cet effet, les constructeurs devront remettre, à l'appui de leur demande de constatation de mise en chantier, une copie certifiée conforme par le directeur du chantier, de la coupe au maître-couple et du plan longitudinal du bâtiment projeté et, en outre, un état indiquant la longueur de chaque virure de bordé et donnant le détail (nombre, échantillon et poids) des matières constituant la moitié de la membrure et du bordé. Cet état mentionnera également s'il s'agit de la moitié-avant ou de la moitié arrière ou de la partie bâbord ou de la partie tribord du navire. Le bordé pourra se composer de toutes les virures correspondant à la tranche indiquée ou seulement des virures d'applique pour l'ensemble du navire. (On doit entendre, par membrure, les cornières ou profilés, y compris les barrots et les tôles-varangues formant l'ossature transversale du navire sur laquelle est appliqué le bordé, et par bordé les tôles constituant le revêtement extérieur.)

A l'aide de ces indications, le service pourra identifier les échantillons des cornières ou profilés, des tôles-varangues et des tôles de bordé et déterminer la quantité de chaque espèce de matériaux dont l'approvisionnement est obligatoire.

Tous les matériaux approvisionnés pour un navire devront porter la marque à la peinture de la lettre ou du numéro sous lequel le bâtiment a été déclaré pour la prise de rang.

Ces matériaux devront être rassemblés en lots distincts par navire et arrimés de telle sorte que l'on puisse facilement compter le nombre des pièces.

Sur chaque lot on tracera à la peinture un certain nombre

Digitized by Google

de lignes de façon qu'aucune pièce ne puisse être distraite du lot sans que l'on s'en aperçoive. Les quantités approvisionnées pour un navire devront ainsi rester intactes jusqu'à ce qu'une cale soit devenue disponible pour la mise en chantier effective de ce bâtiment.

En conséquence, il sera interdit au constructeur de déplacer les lots et de transporter dans les ateliers pour y être travaillés les matériaux qui n'auraient pas été préparés pour le montage avant la constatation de l'approvisionnement.

Le service devra, par de fréquentes visites, s'assurer que les conditions ci-dessus spécifiées sont strictement observées.

La constatation d'un manquant sur tout lot approvisionné devant entraîner la perte du rang du navire auquel il se rapporte, il y aura lieu de porter immédiatement tout incident de l'espèce à la connaissance de l'Administration.

Je vous prie de porter ces dispositions à la connaissance des constructeurs et d'adresser au service les instructions que l'objet comporte.

Le Conseiller d'Etat, Directeur Général,
F. Brunet.

FRAIS INCOMBANT A L'ARMATEUR OU AU CONSTRUCTEUR PAR LE FAIT DES OPÉRATIONS DE CONTROLE DES ESSAIS DE VITESSE. — ALLOCATION AUX VÉRIFICATEURS DES DOUANES.

Le Décret du 9 septembre 1902 portant règlement d'administration publique transmis au service par la Circulaire du 10 septembre, n° 3278, prévoit dans son article 43 que l'armateur ou le constructeur du navire doit supporter *tous les frais* des opérations de la Commission technique chargée de contrôler les essais de vitesse effectués en vue de l'obtention de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement.

Il s'en suit que le budget des Douanes n'a pas à subvenir à la dépense exceptionnelle que représente le déplacement, pour l'accomplissement de cette mission, des vérificateurs désignés en qualité de membres des Commissions techniques. Comme il ne peut, d'un autre côté, être question de laisser aux armateurs le soin de fixer eux-mêmes la mesure dans laquelle il convient de dédommager ces agents du surcroît de frais qui

Digitized by Google

leur est imposé par ce concours occasionnel au service de la Marine, l'Administration a été amenée à déterminer d'une manière uniforme le montant de l'indemnité qui devrait être exigée des armateurs dans les cas de l'espèce.

Par analogie avec ce qui a été réglé en matière de sauvetages et de naufrages, elle décide en conséquence que les diverses opérations pour essais de vitesse auxquelles prendront part les vérificateurs, membres des Commissions techniques, donneront lieu, à leur profit, à une indemnité journalière de 10 francs; ces agents auront droit en outre au remboursement des frais effectifs de déplacement que nécessitera le voyage à l'aller et au retour, de leur résidence au point d'embarquement ou de débarquement.

L'indemnité journalière sera acquise aux intéressés, quelle que soit la durée de la vacation.

Les allocations reconnues exigibles devront être versées, après clôture des opérations, par les armateurs ou constructeurs, qui s'engageront à effectuer ce versement en même temps qu'ils adresseront au receveur la demande dont la production est prescrite par l'article 34 du Décret du 9 septembre 1902.

Ces sommes seront prises en recettes aux « Recouvrements pour des tiers » et payées ensuite aux ayants droit, suivant les règles tracées en ce qui concerne les indemnités pour travaux en dehors des heures légales (*Décision du 28 mai 1903.*)

PRIMES A LA CONSTRUCTION. — APPLICATION DE L'ARTICLE 27 DU RÈGLEMENT DU 9 SEPTEMBRE 1902. — PRIMES A LA NAVIGATION ET COMPENSATION D'ARMEMENT. — DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS DE CHARGEMENT.

1° *Application de l'article 27 du Règlement du 9 septembre 1902.* — Aux termes des articles 24 et 27 du Règlement du 9 septembre 1902, les chiffres présumés de tonnage sont remplacés par les chiffres réels constatés ; mais cette révision ne peut avoir pour effet d'accroître de plus de 10 o/o le tonnage déclaré. Si cette proportion est dépassée, le navire ne conserve son rang que jusqu'à concurrence du tonnage déclaré majoré de 10 o/o ; et les excédents ne donnent lieu à la prime que dans le cas où l'armateur préfère renoncer au rang

Digitized by Google

acquis et faire une nouvelle déclaration pour l'ensemble du navire.

La question s'est posée de savoir si la nouvelle déclaration faite conformément à l'article 27 précité, en vue d'obtenir la prime à la construction sur l'excédent de tonnage dépassant 10 o/o du chiffre primitivement déclaré, pouvait avoir une influence sur le rang déjà acquis pour la prime à la navigation.

Consultés à ce sujet, les départements du commerce et des finances ont décidé que la déclaration prévue par l'article 27 du Règlement du 9 septembre 1902 est distincte de celle prescrite par l'article 24, attendu qu'il s'agit dans les deux cas de crédits différents, exigeant la tenue de registres spéciaux.

Par suite, lorsque le tonnage reconnu dépassera de plus de 10 o/o le chiffre primitivement déclaré, la liquidation de la prime à la construction sur le tonnage intégral pourra avoir lieu si le constructeur fait une nouvelle déclaration pour l'ensemble du navire et sans que cette formalité entraîne le recul du rang au point de vue de la prime à la navigation.

Dans les cas de l'espèce, le constructeur devra d'ailleurs indiquer que sa déclaration est faite uniquement en vue de l'allocation de la prime à la construction sur le tonnage reconnu.

2° *Délivrance des certificats de chargement.* — Aux termes de la circulaire du 10 septembre 1902, n° 3278, page 33, les certificats de chargement doivent être dressés par le receveur du port d'armement au vu d'un relevé détaillé fourni par les administrateurs de l'inscription maritime.

Les liquidations de primes étant établies indifféremment au port d'immatriculation, au port d'armement ou au port de retour, il s'en suit que les agents qui délivrent les certificats de chargement résident souvent dans des ports autres que ceux où se tiennent les administrateurs à qui incombe le soin de leur remettre les relevés des traversées avec les distances et le poids des chargements.

En vue d'obvier à cet inconvénient, l'Administration a demandé au département de la marine que le port d'immatriculation fût chargé de toutes les formalités relatives à la liquidation des primes à la navigation et compensation d'armement.

Sous la date du 18 août dernier, le ministre de la marine a prescrit aux administrateurs de l'inscription maritime de cen-

Digitized by Google

traliser désormais au port d'immatriculation le service des primes acquises par les navires.

En conséquence, il a été décidé que les certificats de chargement seraient dorénavant établis par le receveur du port d'immatriculation, lequel se trouve, à de rares exceptions près, être aussi le port d'attache.

(*Décisions du 5 septembre 1903*).

Avis du Conseil d'Etat portant interprétation de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande (1)

Séance du 11 Juin 1903

Les sections réunies des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes et des finances, etc., consultées par M le Ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes sur la question de savoir s'il y a lieu d'entendre les dispositions du titre II du décret du 9 septembre 1902 en ce sens, que l'inscription d'un tonnage déterminé sur l'un des trois registres ouverts en vue de constater la prise de rang : 1° des navires à voiles ; 2° des navires à vapeur de construction française ; 3° des navires à vapeur de construction étrangère, impliquerait l'inscription d'office, sur les deux autres registres, des tonnages corrélatifs, dans la proportion des maxima fixés pour chaque catégorie par l'article 7 de la loi, et la mise en réserve des sommes correspondantes aux primes à prévoir pour ces tonnages, de telle sorte que les navires des catégories pour lesquelles les prises de rang effectives seront plus tardives, participent néanmoins au crédit total de 150 millions, pour un tonnage proportionnel aux chiffres de 100.000 tonneaux, 200.000 tonneaux et 300.000 tonneaux inscrits dans l'article 7.

Considérant qu'aucune disposition du décret du 9 septembre 1902 n'autorise la mise en réserve des sommes correspondantes aux primes à payer, pour un tonnage calculé par une proportion mathématique, à des navires qui ne seraient pas effectivement inscrits sur les registres ; qu'au contraire,

(1) Voir ce Rec, XVII, p. 660.

Digitized by Google

des précautions aussi minutieuses que possible ont été insérées dans ce règlement d'administration publique, pour individualiser les navires au moment de leur inscription, de manière à éviter toute prise de rang fictive ; que, d'ailleurs, en ce qui concerne spécialement les navires à vapeur de construction étrangère achetés ultérieurement pour un besoin imprévu, qui constituent la catégorie en vue de laquelle l'interprétation soumise aux sections a été le plus instamment réclamée, le crédit total à réserver à un tonnage inscrit d'office, et ne se composant pas de navires déterminés, serait impossible à calculer, puisque les navires de cette catégorie peuvent n'être francisés que plusieurs années après leur construction et n'avoir droit, dès lors, à la compensation d'armement que pour une durée inférieure à celle pendant laquelle un navire neuf pourrait la toucher ;

Considérant que tout autre système eût été en contradiction avec les prescriptions de la loi du 7 avril 1902 ; qu'en effet, celle-ci a eu pour but essentiel d'ouvrir aux navires naviguant sous pavillon français le droit à des primes déterminées ; que, si des limites ont été fixées soit pour le tonnage des navires à primer, soit pour le montant total des sommes à dépenser, la loi ne permet pas de refuser les primes à un navire régulièrement inscrit, avant que l'une ou l'autre de ces limites soit atteinte ; qu'aucune de ses dispositions n'a prévu une répartition *a priori* du crédit total de 150 millions inscrit à l'article 23, entre les trois catégories de navires, si ce n'est la limitation spéciale au chiffre de 15 millions des sommes susceptibles d'être attribuées aux voiliers ; qu'il n'appartenait pas au gouvernement, en édictant le règlement d'administration publique prévu à l'article 7 de la loi, d'ajouter indirectement une limitation de même ordre que celles que le législateur a cru devoir formuler expressément ; que, dès lors, il serait sorti de la délégation législative, si, au lieu de se borner à fixer les conditions et les formes de la prise de rang des navires, il avait édicté des dispositions en vertu desquelles les primes eussent été refusées à un navire, sans que les prises de rang effectives antérieures à la sienne eussent atteint, soit la limite de tonnage spéciale à la catégorie à laquelle ce navire appartiendrait, soit la limite générale du crédit représentant le total des primes à prévoir pour les navires de toute catégorie ;

Considérant que c'est par ces motifs que le décret du 9 sep-

Digitized by Google

tembre 1902 a formellement consacré l'interprétation ci-dessus dans le dernier paragraphe de l'article 25 d'après lequel les allocations acquises par les navires à vapeur inscrits après que la dépense présumée, afférente aux navires à voiles de rang antérieur, a atteint le chiffre total de 150 millions, ne sont liquidées qu'à titre éventuel et ne sont acquises et mandatées qu'au fur et à mesure des disponibilités ; qu'en effet, ce texte est exclusif de toute constitution de réserves sur le chiffre global de 150 millions, au profit de navires n'ayant pas encore effectivement pris rang ;

Sont d'avis :

De répondre à M. le Ministre du commerce dans le sens des observations qui précèdent.

Cet avis a été délibéré et adopté par les sections réunies des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes et des finances, de la guerre, de la marine et des colonies, dans leurs séances des 9 et 11 juin 1903.

Le Président de Section, présidant la séance,
Signé : A. Picard.

Le Conseiller d'Etat, rapporteur,
Signé : C. Colson.

ANGLETERRE

LE CAP

Nouvelle loi sur l'immigration. — Navires. — Passagers.

La loi sur l'immigration qui a été votée par le Parlement, dans sa dernière session, a été mise en vigueur le 1er février 1903 et le 5 du même mois, le *Government Gazette* publiait une proclamation du gouvernement en réglementant l'application.

Voici la traduction des principaux points de cette réglementation concernant tous les navires relâchant dans un des ports de la colonie, à l'exception toutefois des navires de guerre anglais ou étrangers.

Le commandant de tout navire doit remettre à l'officier ou fonctionnaire désigné à cet effet :

Digitized by Google

a) La liste de tous les passagers embarqués contenant leurs nom, prénoms, âge, nationalité, profession, le port d'embarquement, celui de débarquement, et indiquer le lieu où ils se rendront;

b) Une liste exacte de chaque membre de l'équipage avec les noms, la nationalité et la situation à bord;

c) Une déclaration signée par tout passager. et d'après laquelle il rentre dans un des cas prévus par les §§ A B C D que je rappelle, en annexe, sans les analyser de nouveau.

D'autre part, avant de pouvoir débarquer, chaque passager doit déclarer :

1° Qu'il ne rentre pas dans la catégorie dite des « immigrants prohibés » (§ A) ;

2° Ou qu'il est compris dans le § B ;

3° Ou qu'il a l'intention de se rendre le plus rapidement possible en dehors de cette colonie ;

4° Ou qu'il voyage *bona fide*, et n'a pas l'intention de résider dans la colonie.

Toutefois ces règlements ne s'appliquent point aux immigrants à destination des colonies anglaises autres que le Cap, s'ils ne sont pas « prohibés » par les lois de la colonie où ils désirent aller ni aux personnes regardées par l'officier d'immigration comme de tels « immigrants ».

A toute heure du jour ou de la nuit, l'officier de service peut demander à examiner les papiers.

Le § 9 est particulièrement rigoureux pour les équipages ; il est interdit à tout homme de débarquer sans un permis de l'officier d'immigration, et tout capitaine autorisant un homme de son navire à descendre à terre, sans cette autorisation, est sujet à une amende n'excédant pas 50 l. s. (1.250 francs) ; à défaut de paiement à un emprisonnement ne dépassant pas trois mois ou à cet emprisonnement sans option pour l'amende, ou aux deux; cependant ces peines ne s'appliquent pas aux hommes descendus à terre momentanément et rejoignant leur bord avant le départ du navire du port où ils ont débarqué.

Au moment du départ de la colonie, sur requête de l'officier d'immigration, tout capitaine devra faire comparaître chaque homme d'équipage pour permettre de contrôler la liste remise à l'arrivée : en cas de refus, le congé sera retenu jusqu'à ce que l'officier en service soit assuré que tous les hommes de l'équipage portés sur la liste soient à bord.

Le capitaine, du reste. transportant des passagers pour cette

Digitized by Google

colonie devra s'assurer, lors de leur embarquement, qu'aucun d'eux ne se trouve dans un des cas d'exclusion prévue : il devra interdire leur débarquement dans un port autre que celui qu'ils ont désigné à moins que l'officier d'immigration n'ait accordé l'autorisation ; et s'il s'aperçoit après l'embarquement, qu'il a à son bord un « immigrant prohibé » il devra dans un rapport spécial le signaler au dit officier.

Les capitaines qui n'auront pas donné toute l'assurance nécessaire aux officiers d'immigration ou auront mis obstacle à l'exercice de leurs fonctions, tomberont sous le coup de cette loi, et pourront être punis d'une amende n'excédant pas 100 liv. st. (2.500 fr.) ou, à défaut de paiement, à un emprisonnement inférieur à 12 mois, avec ou sans travaux forcés, ou sans option pour l'amende, à un emprisonnement de moins de 12 mois.

L'officier d'immigration a le droit de retarder le débarquement de tout passager afin de s'assurer de vive voix ou par écrit s'il est ou non immigrant « prohibé » et tant que des explications suffisantes n'auront pas été fournies par ce passager, il lui sera interdit de débarquer et s'il a débarqué, jusqu'à ce que son cas ait été tranché.

Voici les pièces exigées de chaque passager :

1° Pour les soldats ou ex volontaires, leur certificat de décharge ;

2° Pour la femme ou les enfants mineurs de tout individu autorisé à immigrer, une déclaration de lui certifiant que ces personnes sont ou sa femme ou ses enfants mineurs ;

3° Pour les personnes rentrant à leur domicile en Afrique du Sud, la preuve qu'elles y sont domiciliées ;

4° Pour les Européens, agriculteurs, domestiques, ouvriers manœuvres, artisans, un certificat signé par l'agent général de la colonie en Angleterre ou tout autre fonctionnaire spécialement désigné à ce sujet, ou un magistrat ou une autorité reconnue du pays d'où ils viennent;

5° Pour tout passager, la preuve qu'il a des ressources suffisantes et ne peut tomber à la charge publique.

La proclamation du gouverneur vise également, dans la troisième partie, les moyens de pourvoir à la garde ou au contrôle des immigrants prohibés jusqu'à leur réembarquement.

Il en résulte que tout individu rentrant dans cette catégorie doit être :

Digitized by Google

a) Soit détenu sur le navire qui l'a amené, jusqu'au départ du dit navire des eaux territoriales de cette colonie ;

b) Soit détenu dans un lieu fixé par le ministre, jusqu'à son renvoi à son port d'embarquement ;

c) Soit renvoyé sur le dit navire qui l'a transporté.

Chaque immigrant prohibé touchera une somme de 3 liv. sterl. (75 fr.) pour l'aider, lors de son arrivée dans le lieu où il s'était embarqué : cette somme sera remise à lui directement ou au capitaine du navire ; et si le capitaine ne restitue pas cette somme à l'immigrant, il pourra être condamné à 2.500 francs d'amende au maximum ou à 12 mois de prison au maximum avec ou sans travaux forcés.

Il encourra ces mêmes peines s'il refuse de recevoir ces dits immigrants.

Enfin, toutes les dépenses occasionnées au gouvernement colonial par le retour des « immigrants prohibés » seront à la charge du capitaine du navire qui les a transportés y compris la somme de 75 francs qui sera versée à chacun d'eux et tant que ces dépenses ne seront pas payées, le navire ne pourra partir ; ses papiers seront gardés.

La proclamation se termine par l'article 28 fixant des peines variant entre un maximum de 1.250 francs et un emprisonnement de trois mois, avec ou sans travaux forcés, ou les deux peines réunies, qui seront infligées à toute personne convaincue d'avoir violé ces règlements par de fausses déclarations ou d'avoir refusé de s'y soumettre.

(*Moniteur officiel du Commerce*, 2 avril 1903).

BELGIQUE

Nouvelle réglementation des délais d'accostage accordés aux voiliers dans le port d'Anvers pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement.

En séance du Conseil communal du 29 juin dernier, la ville d'Anvers (1) a voté un nouveau règlement des délais

(1) L'Administration communale. Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer que le port est administré par l'Administration communale et non par la Chambre de commerce. Celle-ci est une institution privée, en rapports constants et courtois avec les pouvoirs publics auxquels elle fait part de tous les *desiderata* du Commerce en général.

Digitized by Google

d'accostage pour *voiliers*. Ce règlement est mis en vigueur, *à titre d'essai, pour une année*, depuis le 16 juillet dernier, et par ce fait, les règlements des 11 janvier et 12 juin 1897 sur la matière se trouvent modifiés comme suit :

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL D'ANVERS

(*Séance du lundi 29 juin 1903*)

Le Conseil communal,

Vu le règlement spécial des 11 janvier et 12 juin 1897 ;

Vu l'article 76 de la loi communale ;

Considérant qu'il y a nécessité, dans l'intérêt général du commerce, de raccourcir les délais d'accostage dont les navires disposent en notre port, pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement ;

Arrête :

Comme première mesure d'application et pour un terme d'essai d'un an, à partir de l'application du présent arrêté, les délais d'accostage prévus par le règlement spécial des 11 janvier et 12 juin 1897, se trouvent modifiés ainsi qu'il suit pour les *navires à voiles* dans les bassins, en ce qui concerne leurs opérations de chargement :

	tonnes de jauge	jours ouvrables
Pour les navires de	100	6
—	200	10
—	300 à 1.500	12
—	1.600 à 1.800	15
—	1.900 à 2.100	18
—	2.200 à 2.400	21
—	2.500 et plus	25

Si les navires sont placés avant midi, le délai commencera à courir à partir de midi ; s'ils sont placés après midi, ce délai comptera à partir du lendemain matin.

L'emplacement que le navire ira occuper à quai sera désigné par le capitaine du port, avec préavis de cinq jours.

Pour les navires qui doivent compléter leur chargement

Digitized by Google

aux quais de l'Escaut, le capitaine du port assignera le nombre de jours supplémentaires que ces bâtiments pourront séjourner le long du quai pour effectuer leurs opérations : ils devront charger au moins 200 tonnes par jour.

Fait en séance, date que dessus.

Par ordonnance :

Le Secrétaire,

Signé : AUG. POSSEMIERS.

L'Echevin faisant fonctions de Bourgmestre, Président,

Signé : VICTOR DESGUIN.

En ce qui concerne les délais d'accostage des vapeurs, un nouveau règlement interviendra prochainement. Les négociations entre la Chambre de commerce et l'Administration communale sont sur le point d'aboutir à une entente favorable à tous les intérêts.

EGYPTE

CONSEIL SANITAIRE, MARITIME ET QUARANTENAIRE

Règlement concernant les navires de guerre

ARTICLE PREMIER

Comme navires de guerre ne sont considérées que les unités de combat ; les bateaux-transports, les navires-hôpitaux rentrent dans la catégorie des navires ordinaires.

ART. 2

Les navires de guerre seront reconnus indemnes par l'autorité quarantenaire sur la production d'un certificat émanant des médecins du bord, contresigné par le commandant et affirmant sous serment :

a) Qu'il n'y a eu à bord, soit au moment du départ, soit pendant la traversée, aucun cas de peste, de choléra ou de fièvre jaune ;

b) Qu'une visite minutieuse de toutes les personnes existant à bord, sans exception, a été passée moins de douze heures

Digitized by Google

avant l'arrivée dans le port égyptien et qu'elle n'a révélé aucun cas de ces maladies.

Ces navires seront exempts de la visite médicale et recevront immédiatement libre pratique à la condition qu'ils aient complété, à partir de leur départ du dernier port contaminé, une période de dix jours pleins, s'il s'agit d'un port infecté de peste ou de fièvre jaune, de cinq jours seulement, s'il s'agit d'un port infecté de choléra.

Ceux de ces navires qui n'auront pas complété la période exigée pourront transiter le canal en quarantaine sans subir la visite médicale, pourvu qu'ils produisent le susdit certificat devant l'autorité quarantenaire.

ART. 3

L'autorité quarantenaire se réserve, néanmoins, le droit de faire pratiquer, par ses agents, la visite médicale à bord des navires de guerre toutes les fois qu'elle le jugera nécessaire.

ART. 4

Les navires de guerre suspects ou infectés seront soumis aux règlements en vigueur.

Alexandrie, le 1er avril 1902.

BIBLIOGRAPHIE

Das deutsche private See-Recht (mit Ausschluss des See-Versicherungs-Rechtes). Eine kurz gefasste systematische Darstellung, von Dr ALFRED SIEVEKING, Rechtsanwalt in Hamburg. — Leipzig, L. Huberti, 1903.

Cet exposé du droit maritime allemand, à l'exclusion du droit des assurances maritimes, est une œuvre de vulgarisation pratique. L'auteur a voulu que cet ouvrage fût accessible à tous et présentât pour le commerçant, au cours des difficultés que font naître les opérations maritimes, l'utilité d'un guide sûr et facile à comprendre. Par l'exposition parfaitement claire et dégagée de toutes les controverses et subtilités juridiques, éclairée d'exemples concrets et d'une précision saisissante, ce petit traité atteint pleinement le but poursuivi.

Grosse Haverei. Die Havereigrosse-Rechte der wichtigsten Staaten, im originaltext und in Uebersetzung, nebst Kommentar un einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Recht, herausgegeben von RUDOLF ULRICH, General-Sekretär des Internationalen Transport

Digitized by Google

Versicherungs-Verbandes. — Zweite Auflage. I. Band. Deutscher Recht. — Berlin, E. S. Mittler und Sohn, 1903.

Le traité du droit des avaries communes d'après les lois des principaux pays que vient de publier M. R. Ulrich comprendra deux parties, la première seule, consacrée à l'étude du droit allemand, a paru. Cet ouvrage semble devoir être le digne pendant des remarquables traités sur la matière publiés en Angleterre et c'est avec impatience qu'est attendue la publication de la deuxième partie — droit comparé.

Δικαίον τοῦ ἀλληλοχρέου λογαριασμοῦ ὑπο Εμ. Σ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ, δικηγοροῦ. — Εν Ερμουπολεῖ Συροῦ, τυποῖς Ρενιερῇ πριντεζῇ, 1903.

Cette étude sur le compte-courant de notre collaborateur M. E. S. Macrygiannis, avocat à Syra, se recommande particulièrement par le soin et la compétence avec lesquels l'auteur a étudié et discuté les questions parfois délicates que soulèvent en matière juridique la création, le développement et la cessation du crédit commercial.

Rivista di Diritto Commerciale, Industriale e Marittimo, diretta da Cesare Vivante, professore ordinario di diritto commerciale nelle R. Università di Roma, e Angelo Straffa, professore ordinario diritto commerciale nella R. Università di Parma. — Milano, D. Francesco Vallardi, 1903.

ARTICLE A CONSULTER :

Sulle convenzioni fatte durante il pericolo per l'assistenza ed il salvataggio in materia marittima, pel professore Adolfo Sacerdoti. — Rivista di Diritto commerciale, industriale e marittimo, 1903, fasc. V, p. 343.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

16 juin 1896

Navire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité.

Navire : « Marie ».

Le propriétaire d'un remorqueur est responsable, aux termes de l'article 1384 du Code civil, de l'explosion de la machine, survenue par suite d'un vice de construction, ce qui exclut le cas fortuit et la force majeure.

Il ne peut se soustraire à cette responsabilité en prouvant soit la faute du constructeur de la machine, soit le caractère occulte du vice incriminé.

Guissez, Cousin et Oriolle c. Vve Teffaine.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'arrêt attaqué constate souverainement que l'explosion de la machine du remorqueur à vapeur *Marie*, qui a causé la mort de Teffaine, est due à un vice de construction ; qu'aux termes de l'article 1384 C. civ., cette constatation, qui exclut le cas fortuit et la force majeure, établit vis-à-vis de la victime de l'accident la responsabilité du propriétaire du remorqueur, sans qu'il puisse s'y soustraire en prouvant soit la faute du constructeur de la machine, soit le caractère occulte du vice incriminé ;

D'où il suit qu'en condamnant Guissez et Cousin, propriétaires du remorqueur *Marie*, à payer des dommages-intérêts à la veuve et aux enfants de Teffaine, le dit arrêt, d'ailleurs motivé, n'a violé aucun des articles visés au pourvoi ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 19 mai 1893. »

(1) Pour les précédents Bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 177.

Digitized by Google

Du 16 juin 1896. — Prés.: M. Mazeau, 1er prés.; M. Reynaud, rapp.; M. Sarrut, av. gén. (concl. contr.); Mes Passez, de Lalande et Devin, avocats,

Observation. — Quoique cet arrêt et le suivant soient un peu anciens, nous avons cru devoir les rapporter, parce qu'ils soulèvent une question intéressante de responsabilité. Voyez la note sous l'arrêt suivant.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

30 mars 1897

Navire. Chaudière. Explosion. Construction suivant les règles de l'art. Bon état d'entretien. Cause inconnue déjouant toute prévision. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité.

Navire : « Maréchal-Bugeaud ».

Lorsque la chaudière d'un navire a fait explosion, s'il résulte des mesures d'instruction que les foyers et chaudières étaient construits conformément aux règles de l'art, en bon état d'entretien et qu'il est absolument impossible de déterminer la cause de l'accident, le juge du fait peut déclarer qu'il rentre dans la catégorie des accidents fortuits, déjouant toute prévision et ne pouvant engager la responsabilité de l'armateur à raison des dommages causés.

Vve Grange c. Cie Générale Transatlantique.

Le Tribunal civil de Marseille avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le 10 juin 1894, à 9 heures 10 du soir, au cours de la traversée que le paquebot *Maréchal-Bugeaud*, de la Compagnie Transatlantique, effectuait d'Alger à Marseille, par le travers des îles Baléares, une explosion se produisit dans le foyer babord de la chaudière tribord, qui projeta dans la chaufferie les grilles, gueulards, charbons incandescents qui garnissaient le dit foyer, blessant grièvement deux hom-

Digitized by Google

mes dont le chauffeur Grange, qui succombèrent le lendemain des suites de leurs blessures;

Attendu que la veuve Grange a cité la Compagnie Transatlantique comme civilement responsable de l'accident;

Attendu que la demanderesse excipe tout d'abord de l'article 1834 C. civ., aux termes duquel on est responsable du dommage que l'on cause non seulement par son propre fait, mais encore par le fait des choses que l'on a sous sa garde;

Qu'elle prétend tout d'abord n'avoir, en vertu du dit article, aucune preuve à faire ou à offrir, mais bénéficier d'une présomption légale de vice propre ou de défaut d'entretien, sous preuve contraire du cas fortuit ou de la force majeure à la charge des demandeurs;

Attendu que l'existence d'une faute légalement imputable constitue l'une des conditions essentielles de toute action en responsabilité;

Que celui qui se prétend lésé par un délit ou quasi-délit est, en conséquence, et en sa qualité de demandeur, tenu d'en justifier; que, faute par lui d'en rapporter la preuve, sa demande n'est pas établie et doit être rejetée sans que le défendeur ait à prouver le fait sur lequel il fonde une exception de libération;

Que ces principes ont été confirmés par un arrêt de la Cour de cassation du 19 juillet 1870 (Dalloz, 70. 1. 361), dans une espèce où il s'agissait également de l'explosion d'une chaudière à vapeur, la Cour suprême déclarant qu'un pareil événement, qui peut être le résultat d'un cas fortuit et de force majeure, n'implique point nécessairement par lui-même la faute ou l'incurie du défendeur;

Sur l'application des articles 1382 et 1383, c'est-à-dire sur l'imputation d'une faute à la Compagnie défenderesse ou à ses préposés :

Attendu que l'accident a donné lieu déjà à deux enquêtes et vérifications techniques faites immédiatement, l'une par la commission de surveillance, l'autre par M. Vence, expert commis par M. le juge d'instruction; que, les foyers et chaudières du *Maréchal-Bugeaud* étant construits conformément aux règles de l'art, en bon état d'entretien, il est absolument impossible de déterminer la cause d'un accident qui doit rentrer dans la catégorie des accidents fortuits, qui tiennent à

Digitized by Google

l'imperfection des connaissances actuelles de l'homme sur l'action des forces de la nature ;

Attendu, dans ces conditions et après cette double appréciation émanant d'hommes compétents ayant reçu de qui de droit mandat et qualité pour la donner, que les faits cotés en preuve par la demanderesse ne seraient point concluants et ne sont par suite pas admissibles ; que l'irresponsabilité de la Compagnie défenderesse est suffisamment établie ;

Par ces motifs,

Déboute la veuve Grange de sa demande et la condamne aux dépens. »

Du 3 décembre 1894.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme. »

Du 19 juillet 1895.

Sur pourvoi en cassation :

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen unique du pourvoi, tiré de la violation des articles 1382, 1383, 1384, 1386 C. civ. et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que le 10 mars 1894, le sieur Grange, employé à bord d'un paquebot de la Compagnie Transatlantique, a été victime de l'explosion de la chaudière, et que, le lendemain, il succombait aux suites de ses blessures ; que sa veuve a assigné la Compagnie Transatlantique en dommages-intérêts ; que, pour repousser cette demande, l'arrêt attaqué constate : que l'accident a donné lieu à des enquêtes et vérifications techniques faites immédiatement, l'une par la commission de surveillance, l'autre par M. Vence, expert commis par le juge d'instruction ; qu'il résulte de ces deux mesures d'instruction que les foyers et chaudières du *Maréchal-Bugeaud* étaient construits conformément aux règles de l'art, en bon état d'entretien, et qu'il est absolument impossible de déterminer la cause d'un accident qui doit rentrer

Digitized by Google

dans la catégorie des accidents fortuits déjouant toutes prévisions et ne pouvant engager aucune responsabilité ;

Qu'en statuant ainsi, l'arrêt attaqué, qui s'est, au surplus, conformé aux exigences de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, a donné une base légale à sa décision et a sainement appliqué les articles 1382, 1383 et 1384 C. civ. ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 30 mars 1897. — Prés. : M. Tanon, présid. ; M. Bernard, rapp. ; M. Duval, av. gén. ; Me Le Sueur, avocat.

Observation. — D'après l'article 1382 du Code civil, l'homme ne peut encourir une responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle envers un tiers que sous deux conditions : 1° il doit avoir commis une faute ; 2° cette faute doit avoir causé un préjudice. Et celui qui en demande la réparation est tenu d'apporter la preuve de l'existence de ces conditions.

Mais aux termes de l'article 1384 § 1 du Code civil « on est responsable du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde ». Quelle est la portée de cette disposition ? Dans quelle mesure déroge-t-elle au principe posé par l'article 1382 ?

Un premier système ne voit là qu'une transition annonçant les articles 1385 et 1386 relatifs aux dommages causés par les animaux et les bâtiments ; il en résulte que pour tous les dommages causés par les choses inanimées autres qu'un bâtiment, on reste sous l'application de la règle générale posée par l'article 1382. La Cour de cassation a consacré pour la dernière fois cette théorie par un arrêt du 19 juillet 1870, déclarant formellement que l'armateur ne peut être responsable de l'explosion de la chaudière de son navire que s'il est démontré que l'explosion est due à sa faute. Voyez Cassation, 19 juillet 1870, *Dalloz*, 70. 1. 361. *Adde* Liège, 5 et 12 novembre 1898, *Dalloz*, 1900, 2. 289 ; Aix, 27 janvier 1902, *Jurisprudence civile d'Aix et de Marseille*. 1902, p. 260 ; Esmein, notes sous Cassation, 16 juin 1896, *Sirey*, 97. 1. 17 ; 23 février 1897, *ibid.*, 98, 1. 65 ; 12 juillet 1899, *ibid.*, 99. 1. 497 ; Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Responsabilité civile*, n°s 787 et suiv.

Un deuxième système, forçant peut-être les termes de l'article 1384 § 1, leur donne une portée que les rédacteurs du Code civil ne pouvaient prévoir. D'après ce système, l'article

Digitized by Google

1384 poserait un principe général applicable à toutes les choses inanimées autres que les bâtiments, pour lesquels l'article 1386 édicte une disposition spéciale ; la personne qui a une chose sous sa garde en répondrait de plein droit et la victime du dommage ne serait nullement tenue de faire la preuve d'une faute quelconque à son encontre.

Mais les partisans de cette théorie ne s'entendent pas sur le fondement juridique qu'il faut attribuer à l'article 1384 § 1, et cette divergence les amène à des conclusions différentes sur un point spécial, la question de force majeure et de cas fortuit :

1° D'après certains, dont la conception paraît un peu hardie, il y aurait là un « risque » à la charge du détenteur de la chose. Il en résulte que celui-ci ne pourrait s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui qu'en prouvant la force majeure, c'est-à-dire l'action d'une cause « extérieure », indépendante non seulement de lui-même, mais de sa chose. Quant à la cause « intrinsèque » à l'objet, celle qui se produit à l'intérieur de l'objet « indépendamment de toute intervention extérieure », cause le plus souvent ignorée, que l'on qualifie peut-être improprement de « cas fortuit », elle ne saurait supprimer la responsabilité. Voyez dans ce sens Josserand, *De la responsabilité du fait des choses inanimées* ; *ejusdem*, note sous Bourges, 7 février 1895, *Dalloz*, 1900, 2. 289 ; Saleilles, *Les accidents du travail et la responsabilité civile* ; *ejusdem*, note sous Cassation, 16 juin 1896 et 30 mars 1897, *Dalloz*, 97. 1. 433 ; comp. Labbé, note sous Cassation belge, 28 mars 1889, *Sirey*, 90. 4. 17.

2° D'après d'autres auteurs et une partie de la jurisprudence, l'existence d'une faute est bien nécessaire pour engager la responsabilité, mais l'article 1384 § 1 établirait une présomption légale de faute à l'encontre du gardien de la chose ; ce dernier pourrait donc s'exonérer de toute responsabilité en prouvant la force majeure, ou même, d'après certaines décisions, en établissant que l'accident ne peut être attribué qu'à une cause inconnue, que la vigilance de l'homme ne peut prévoir ni empêcher : c'est-à-dire, en démontrant qu'il n'a commis aucune faute. Voy. Laurent, t. XX, n° 639 ; Huc, t. VIII, n° 439 ; Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, t. II, n° 675 ; Bourges, 7 février 1895 ; Agen, 17 mars 1897 ; Seine, 28 janvier 1899 ; Mayenne, 2 mars 1899, *Dalloz*, 1900. 2. 289 ; Grenoble, 10 février 1892, *Sirey*, 93. 2. 205 ;

Digitized by Google

Dijon, 26 décembre 1895, *Gaz. Pal.*, 96. 1. 157, *Sirey*, 96. 2. 148 ; Lyon, 25 avril 1899, *Gaz. Pal.*, 99. 2. 149 ; Marseille, 16 février 1898, *M.*, 98 1. 234.

Quelle est la théorie consacrée par les deux arrêts de la Cour de cassation rapportés ? Il serait téméraire de se prononcer étant donné la réserve de leurs motifs.

Mais le navire est-il sous la garde de l'armateur, comme l'exige l'article 1384 § 1 ? La Cour de cassation a récemment jugé la négative. Voy. Cassation, 2 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 5 et la note critique.

Ces questions ont incontestablement perdu de leur importance en matière maritime, à la suite de la loi du 21 avril 1898, qui ne met les accidents dont sont victimes les gens de mer à la charge de l'armateur que dans le cas de faute lourde ou de fait intentionnel de la part de ce dernier. Elles conservent leur intérêt en cas d'accident causé aux passagers.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

28 avril 1902

Assurances maritimes. Armateurs Patrons pêcheurs. Société de secours mutuels. Objet. Evénements de mer. Perte de bateaux. Indemnité. Société d'assurances maritimes. Article 332 C. com. Clause compromissoire. Validité. Statuts. Bureau. Fixation souveraine et en dernier ressort des indemnités. Validité. Bateau perdu. Impéritie de l'équipage. Bureau. Refus d'indemnité. Décision obligatoire.

Navire : « Obole ».

Constitue une société d'assurances maritimes la société de secours mutuels formée entre armateurs et patrons pêcheurs et ayant pour objet de venir en aide à ceux de ses membres dont les bateaux seront détruits par des événements de mer.

Les statuts de cette société peuvent donc, conformément à l'article 332 du Code de commerce, qui admet la validité de la clause compromissoire, conférer aux membres du bureau le droit d'apprécier souverainement les causes et l'importance des sinistres et de fixer en dernier ressort le montant des indemnités.

Par suite est obligatoire la décision du bureau qui, par

Digitized by Google

application d'un article des statuts, a refusé toute indemnité au propriétaire du bateau perdu, à raison de l'impéritie dont l'équipage a fait preuve lors du sinistre.

RANDE ET DENEUVE C. ASSOCIATION DE PRÉVOYANCE ENTRE ARMATEURS ET PATRONS DE PÊCHE DES BATEAUX PONTÉS DE GROIX.

La Cour de Rennes avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que les armateurs et patrons pêcheurs des quartiers de Groix ont formé, en 1895, sous le titre d'Association de prévoyance, une société de secours mutuels dans le but de venir en aide, dans la limite de ses ressources annuelles, aux armateurs et patrons pêcheurs, dont les bateaux seraient détruits ou mis hors de service par des événements de mer de quelque nature qu'ils puissent être ;

Que cette association, qui constitue en réalité une société d'assurances maritimes mutuelles, est administrée par un bureau, dont une délégation permanente, sous le nom de comité, est chargée de la visite et de l'estimation des bateaux assurés, et en général de toutes les affaires qui recevront une solution définitive devant ce bureau ;

Que les membres de cette association acquittent chaque année une taxe fixée par le comité, d'après la valeur des bateaux assurés ;

Que chaque année le fonds social ainsi constitué sert, dans la limite des sept dixièmes, à indemniser, d'après une estimation proposée par le comité et appréciée souverainement par le bureau, les patrons et les armateurs éprouvés par les événements de mer, pourvu que la responsabilité des sinistres ne puisse être imputée aux patrons des bateaux qui ont souffert du dommage ; que, dans le but de s'éclairer sur les causes et importance des sinistres, le comité doit, dès qu'ils lui seront dénoncés, procéder à une enquête approfondie et soumettre au bureau ses conclusions motivées ;

Que, par le seul fait de son entrée dans l'association, tout patron ou armateur prend l'engagement de s'en rapporter sans appel aux décisions prises par le comité et le bureau, chacun dans la sphère de ses attributions propres (art. 17) ;

Considérant que, le 29 septembre 1898, le dundee *Obole*,

Digitized by Google

dont l'armateur Rande était membre participant de l'Association, a fait côte à Saint-Gilles-Croix-de-Vil (Vendée), et, malgré les efforts faits à diverses reprises, n'a pu être renfloué ;

Que, régulièrement avisé de ce sinistre, le comité procéda à une première enquête, à la suite de laquelle le bureau décida qu'une indemnité de 4.500 francs, valeur du bateau assuré, serait versée à Rande, mais que les frais faits pour le renflouement demeureraient à la charge de ce dernier, à raison de fautes et négligences imputables au patron ; que cette dernière partie de la décision était prise en conformité de l'article 19 des statuts, qui permet de réduire le chiffre de l'indemnité quand il est établi que le patron a, sur quelque point, manqué à ses obligations professionnelles ; que, plus tard, à la suite d'un supplément d'enquête, le bureau décida, à la date du 13 janvier 1899, que la perte de l'*Obole* était entièrement due à l'incurie du patron et à l'impéritie de l'équipage au moment du sinistre, et que, par suite, aucune indemnité ne devait être allouée à Rande, ni au sieur Deneuve, qui s'était, au dernier moment, révélé comme coarmateur du bateau perdu ;

Attendu que Rande et Deneuve, n'ayant pas accepté cette décision, ont assigné devant le Tribunal de commerce de Lorient l'Association de prévoyance pour s'entendre condamner à leur payer la totalité de la somme pour laquelle l'*Obole* était assurée et à leur rembourser les frais faits pour son renflouement ; que, leurs prétentions ayant été repoussées par les premiers juges, ils ont relevé appel de cette décision ;

Considérant qu'ils fondent leur appel sur deux motifs principaux : 1° l'article 11 des statuts, qui attribue au bureau le droit de statuer souverainement sur l'indemnité à allouer à l'assuré constituerait une clause compromissoire, frappée de nullité par l'article 1006 C. proc. civ., comme ne désignant ni l'objet du litige, ni les noms des arbitres ; 2° en tous cas, le bureau n'avait pas observé les formes prescrites en matière d'arbitrage par le Code de procédure ;

Qu'il y a lieu d'examiner ces deux moyens ;

Considérant que, fallût-il reconnaître aux dispositions de l'article 11 des statuts le caractère d'une clause compromissoire contraire aux dispositions de l'article 1006 C. proc. civ., la nullité n'en saurait cependant être prononcée ;

Qu'en effet si, d'une façon générale, pareille convention

Digitized by Google

est nulle, il a été fait exception à cette règle par l'article 332 C. com. qui, reproduisant sur ce point les principes de notre ancien droit, admet comme parfaitement valable, en matière d'assurances maritimes, le compromis qui ne désigne ni l'objet du litige, ni les noms des arbitres ;

Que l'Association de prévoyance de Groix, qui a pour but de garantir ses membres, au moyen d'une cotisation annuelle, contre les risques de mer, pouvait donc, sans contrevenir à aucune loi, l'inscrire dans ses statuts ;

Mais considérant que, dans la réalité des faits, il ne s'agit dans l'espèce ni de compromis, ni d'arbitrage ; que jamais l'article 11 des statuts n'a eu pour objet de constituer un tribunal arbitral chargé de juger les litiges qui pourraient se produire entre les membres participants ; que l'Association de prévoyance de Groix est une société de bienfaisance n'ayant en vue la réalisation d'aucun bénéfice, mais seulement la répartition la plus équitable des ressources annuelles entre les patrons et les armateurs atteints dans leurs intérêts par les fortunes de mer ; qu'elle a, pour atteindre ce but de la façon la plus simple et la plus économique, décidé que le bureau choisi par elle pour l'administrer et la représenter serait chargé d'y procéder d'une façon souveraine et sans appel ; qu'en lui conférant ce pouvoir, elle n'a contrevenu à aucune loi ; qu'en entrant dans l'Association, chacun des membres a, en pleine connaissance de cause, accepté les statuts et pris l'engagement de s'y soumettre ; que le contrat ainsi librement consenti doit être exécuté de bonne foi par toutes les parties ;

Considérant que, pour statuer sur le cas de l'*Obole*, le bureau n'avait pas à s'occuper des dispositions du Code de procédure qui ne le concernaient en aucune façon ; que sa décision ne saurait être attaquée que si elle était entachée de dol ou de fraude, ou si, sur quelque point, il avait excédé les pouvoirs que lui conféraient les statuts ; qu'aucun reproche de ce genre n'a été formulé par les appelants ;

Considérant que rien ne s'opposait à ce qu'après une première décision, le bureau procédât, pour s'éclairer plus complètement, à un supplément d'enquête, alors surtout que, d'une façon formelle, et par acte extrajudiciaire, les appelants avaient refusé d'accepter cette première décision ;

Par ces motifs,

Confirme. »

Digitized by Google

Du 19 juillet 1900.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur le premier moyen, pris de la violation de l'article 1006 C. proc. civ., de la fausse application de l'article 332 C. comm., de l'article 1134 C. civ., et des règles du compromis et de l'arbitrage, des articles 6 et 1131 C. civ. :

Attendu que la Société de secours mutuels, fondée en 1895, sous le nom d'Association de prévoyance, entre les armateurs et patrons de pêche des bateaux pontés de Groix, et ayant pour objet de venir en aide à ceux de ses membres dont les bateaux auraient été détruits par des événements de mer, est une société d'assurances maritimes ;

Que, conformément à l'article 332 C. com., qui admet la validité de la clause compromissoire, ses statuts pouvaient conférer aux membres du bureau le droit d'apprécier souverainement les causes et l'importance des sinistres et de fixer, en dernier ressort, le montant des indemnités ;

Que la Cour de Rennes a, par suite, justement estimé que la décision du bureau du 13 janvier 1899, qui refusait toute indemnité aux propriétaires de l'*Obole*, à raison de l'impéritie dont les hommes de l'équipage avaient fait preuve lors de l'échouement du 29 septembre précédent, était obligatoire pour les demandeurs en cassation ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des articles 1351 et 1134 C. civ., 1003 et suiv. C. proc. civ. :

Attendu qu'aucune sentence arbitrale n'est produite ;

Qu'il résulte seulement des constatations de l'arrêt attaqué qu'après une première décision du bureau, du 4 novembre 1898, offrant à Rande et Deneuve une indemnité de 4.500 francs, que ceux-ci ont refusée, il fut procédé à un supplément d'enquête, et que, le 13 janvier 1899, le bureau déclara qu'aucune indemnité n'était due ;

Que la décision du bureau n'a donc, en réalité, été prise que le 13 janvier, et que le moyen tiré de ce qu'aucune suite n'a été donnée à la délibération précédente ne saurait être accueilli ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 28 avril 1902. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier,

Digitized by Google

rapp. ; M. Mérillon, av gén. (concl. conf.) ; Me Brugnon, avocat.

Observation. — Sur les caractères de l'assurance mutuelle maritime, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1093.

Les règles posées par le Code de commerce s'appliquent en principe aussi bien aux assurances maritimes à primes qu'aux assurances mutuelles. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1095. Cela a été jugé notamment à propos de la prescription de cinq ans établie par l'article 432 C. com. Voyez Caen, 28 juin 1893, *H.*, 94. 2. 172.

Sur la validité de la clause compromissoire, voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1210; Marseille, 19 octobre 1891, ce Rec , VII, p. 312; Aix, 23 mai 1892, *ibid.*, VII, p. 664 ; Havre, 27 avril 1887, *H.*, 87. 1. 202.

Sur l'irrévocabilité de la sentence arbitrale, voyez Rouen, 11 juillet 1888, *H.*, 88. 2. 156.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

15 juin 1903

Gens de mer. Accident. Loi du 21 avril 1898. Art. 11. Action en responsabilité contre l'armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Preuve.

L'inscrit maritime, victime d'un accident à bord d'un navire, ne peut intenter l'action en responsabilité prévue par l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 contre l'armateur qu'à la condition de prouver que l'accident est dû à une faute lourde ou à un fait intentionnel de ce dernier.

Flour c. Holland-American Line.

ARRÊT

« La Cour,

Sur les deux moyens réunis pris de la violation des articles 1382 C. civ., 1er et 3 de la loi du 9 avril 1898, 11, 21 et suiv. de la loi du 21 avril 1898, 1351 C. civ., et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

« Attendu qu'il n'est pas justifié que l'accident dont Flour,

Digitized by Google

inscrit maritime, employé comme chauffeur à bord d'un des remorqueurs de la Compagnie Hollando-Américaine, a été victime le 16 septembre 1899, soit dû à un fait intentionnel ou à une faute lourde de la Compagnie ; que le demandeur a seulement allégué qu'en graissant la tige du piston de la pompe d'alimentation, il avait eu la main gauche prise entre la bielle et le bâti de la pompe ; qu'il n'y a là qu'un accident ordinaire, ne donnant point ouverture à l'action en responsabilité prévue par l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 ;

Attendu, d'autre part, que loin de confirmer deux jugements contradictoires du Tribunal de Boulogne, la Cour de Douai s'est contentée de déclarer l'action de Flour non recevable dans les conditions où il l'avait intentée et de renvoyer ce dernier à se pourvoir par la voie administrative ; que, par conséquent, les deux moyens du pourvoi manquent en fait ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 15 juin 1903. — Prés.: M. Voisin ; M. Letellier, rapp.; M. Feuilloley, av. gén.; Me de Ségogne, avocat.

Observation. — La jurisprudence est aujourd'hui constante en ce sens. Voyez Rouen, 6 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 439 ; Aix, 13 juin 1901, *ibid.*, XVIII, p. 308; Marseille, 13 mars 1903, *ibid.*, XIX, p. 90 et les références citées en note ; P. de Valroger, *La loi du 21 avril 1898, etc.*, n° VII, *ibid.*, XVIII, p. 422.

La Cour de cassation avait déjà eu à se prononcer sur la question ; mais, se retranchant derrière l'appréciation de fait des juges du fond, elle n'avait pas posé, avec autant de netteté, les principes qu'elle consacre définitivement. Voyez Cassation, 23 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 327 et la note.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

21 juillet 1903

Fin de non recevoir. Désistement pur et simple. Fond du droit. Effet. Demande non avenue. Désistement relatif à l'instance. Réserves. Citation. Juge incompétent. Art. 2246 C. civ. Effet interruptif maintenu. Art. 435 C. com. Action engagée dans le délai. Désistement. Juridiction compétente. Action reprise dans le mois. Recevabilité. — Assurances maritimes. Jugement. Indemnités à la charge des assureurs. Appel. Arrêt. Intérêts moratoires pendant l'instance d'appel. Absence de faute des assureurs. Préjudice éprouvé par l'assuré. Motif suffisant.

I. — Le désistement ne permet de considérer la demande comme non avenue que lorsqu'il porte sur le fond même du droit ou lorsqu'il est pur et simple.

Quand il ne se réfère qu'à l'instance et énonce expressément que l'action sera reprise devant une autre juridiction, il maintient, comme l'aurait fait un jugement, l'effet interruptif que l'article 2246 du Code civil attache à la citation donnée devant un juge incompétent.

Par suite, malgré un tel désistement, l'action engagée dans le délai prévu par l'article 435 du Code de commerce et reprise devant la juridiction compétente dans le mois qui suit le désistement, est recevable.

II. — Ne saurait être critiquée la décision des juges d'appel condamnant les assureurs à payer, à compter du jugement et pendant l'instance d'appel, les intérêts moratoires des indemnités mises à leur charge, en réparation du préjudice occasionné à l'assuré par la privation de ces indemnités ; la simple constatation de ce préjudice suffit, en dehors de toute faute de l'assureur, à justifier pareille condamnation.

THE WORLD ET AUTRES C. SOCIÉTÉ PARISIENNE DE DÉMÉNAGEMENTS.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le premier moyen pris de la violation des articles 435 C. com., 403 Code proc. civ. et 2247 Code civil, par fausse application de l'article 2246 :

Digitized by Google

Attendu que le désistement ne permet de considérer la demande comme non avenue dans le sens de l'article 2247 que lorsqu'il porte sur le fond même du droit ou lorsqu'il est pur et simple ; que quand, comme dans l'espèce, ce désistement ne se réfère qu'à l'instance et énonce en termes exprès que l'action sera reprise devant une autre juridiction, il maintient, comme l'aurait fait le jugement lui-même, l'effet interruptif que l'article 2246 attache à la citation donnée devant un juge incompétent ;

Attendu qu'appelée à apprécier l'acte du 30 mars 1899 par lequel la Société parisienne de déménagements a déclaré aux Compagnies demanderesses en cassation « qu'elle se désistait des instances par elle introduites devant le Tribunal de commerce d'Alger, sous la réserve formelle de l'action et des droits qu'elle possédait contre les dites Compagnies et notamment encore de l'action en garantie rendue nécessaire par une action principale formée le 14 du même mois devant le Tribunal de la Seine », la Cour de Paris a pu dire en vertu de son pouvoir d'interprétation, que ce désistement n'avait dessaisi le Tribunal d'Alger qu'à raison de son incompétence et n'avait pu, par suite, anéantir l'effet interruptif de l'assignation du 25 février précédent ; que l'action engagée par cette assignation et reprise ultérieurement, le 18 avril, dans les délais prévus par l'article 435 C. com., a été à bon droit déclarée recevable ;

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation de l'article 1153 Code civil, par fausse application des articles 1382 même Code et 464 Code de procédure :

Attendu qu'en condamnant les Compagnies d'assurances à payer au taux légal, à compter du jour du jugement, les intérêts des sommes mises définitivement à leur charge et dont elles avaient bénéficié pendant l'instance d'appel, l'arrêt attaqué n'a fait que prolonger pendant cet appel le cours d'intérêts déjà alloués par le jugement et réparer en tous cas le préjudice souffert depuis cette époque ;

Que la constatation de ce préjudice suffisait, en dehors de toute faute, pour donner à l'arrêt une base légale ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 8 août 1901. »

Du 21 juillet 1903. — Prés.: M. Tanon, prés.; M. Letellier, rapp.; M. Mérillon, av. gén.; Me Gosset, avocat.

Digitized by Google

Observations.— I.— Le désistement signifié par le demandeur sous réserves de reprendre son action maintient l'effet interruptif de la citation. Voyez Dalloz, *Rép.*, v° *Désistement*, n° 553 ; *Suppl.*, v° *Prescription civile*, n°s 358 et suiv.; Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Désistement*, n° 433.

D'autre part, la Cour de cassation décide, par extension de l'article 2246 du Code civil, que la prescription spéciale établie par l'article 435 du Code de commerce est interrompue par la citation donnée devant un juge incompétent et qu'un nouveau délai d'un mois court du jour où le tribunal se déclare incompétent, pour reprendre l'instance. Voyez Cassation, 26 février 1900, ce Rec., XV, p 595 et la note.

Il résulte de la combinaison de ces deux principes qu'après un désistement sous réserves, l'action peut être reprise dans les délais fixés par l'article 435 du Code de commerce.

II. — Comp. Havre, 24 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 35 ; Desjardins, t. VII, n° 1620.

CONSEIL D'ETAT

7 février 1902

Gens de mer. Embarquement. Bonne santé. Voyage. Refroidissement. Entrée à l'hôpital. Décès. Risque professionnel. Loi du 21 avril 1898. Application. Veuve. Droit à la pension.

Navire : « Congo ».

Le marin embarqué en bonne santé, et atteint en mer d'un refroidissement, qui a nécessité son entrée à l'hôpital, où il est décédé, doit être considéré comme ayant succombé aux suites d'un accident ou d'un risque professionnel dans le sens de l'article 5 de la loi du 21 avril 1898.

Par suite, la veuve de ce marin a droit à la pension prévue par l'article 6 de la dite loi.

Veuve Berti c. Ministre de la Marine.

ARRÊT

« Le Conseil d'Etat,

Vu la loi du 21 avril 1898...

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Berti, embarqué le 24 août 1899 en qualité de calier sur le paque-

Digitized by Google

bot des Messageries Maritimes le *Congo*, était en bonne santé au moment de son départ; qu'il a été atteint en mer d'un refroidissement qui a nécessité son entrée à l'hôpital de Smyrne où il est décédé le 31 du même mois d'août; que, dans ces circonstances, il est établi qu'il a succombé aux suites d'un accident ou d'un risque professionnel dans le sens de l'article 5 de la loi du 21 avril 1898; qu'ainsi c'est à tort que la demande de la requérante a été rejetée par la décision attaquée;

Décide :

Art. 1er. — La décision du Ministre de la marine est annulée.

Art. 2. — La dame veuve Berti est renvoyée devant le Ministre de la marine... »

Du 7 février 1902. — M. Bordeaux, rapp.; M. Saint-Paul, comm. du gouv.; Me Chabrol, avocat.

Observation. — Aux termes de la loi du 21 avril 1898, donnent droit à une pension, non seulement les blessures, mais encore les « maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque » de la profession de marin.

Il faut d'ailleurs, aussi bien pour les blessures que pour les maladies, qu'elles soient survenues pendant la durée du dernier embarquement sur un navire français et qu'elles aient entraîné pour le marin soit la mort, soit une impossibilité absolue (définitive ou temporaire) de continuer la navigation. Voyez la loi du 21 avril 1898 (art. 5 et 6), ce Rec., XIII, p. 830; P. de Valroger, *La loi du 21 avril 1898 sur la caisse de prévoyance au profit des marins français, considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les dispositions du Code civil et du Code de commerce et la loi du 9 avril 1898*, *ibid.*, XVIII, p. 415. Comp. Conseil d'Etat, 15 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 294.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE DOUAI
9 juillet 1903

Connaissement. Quantités mentionnées. Chargement de quantités moindres. Navire. Portée inférieure. Impossibilité de les contenir. Tiers porteur de bonne foi. Capitaine. Responsabilité. — Connaissements. Déficit sur quantités débarquées. Destinataires. Répartition. Clause « poids inconnu ». Capitaine. Irresponsabilité. Non présentation de la totalité des connaissements. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Séquestre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi. Valeur de la marchandise mentionnée au connaissement. Freinte de route. Déduction. — Connaissement. Endossement en blanc. Connaissement au porteur. Article 281. Validité.

I. — Le capitaine est en principe responsable des quantités portées au connaissement envers les tiers porteurs de bonne foi, même si, invoquant la portée inférieure du navire, il allègue que ces quantités n'ont pas été réellement chargées.

II. — Lorsque la marchandise débarquée est insuffisante pour remplir les destinataires des quantités portées à leurs connaissements, ils procèdent entre eux à une répartition proportionnelle.

Dans ce cas le capitaine, qui a chargé avec la réserve « poids inconnu », n'est pas responsable du déficit.

Mais il n'en est pas de même, lorsque tous les connaissements ne sont pas représentés : dans ce cas, le capitaine doit faire ordonner le séquestre des quantités afférentes aux connaissements non représentés, conformément à l'article 305 du Code de Commerce ; il ne peut, malgré le retard de l'un des réceptionnaires à se présenter, délivrer aux autres la totalité du chargement ; s'il le fait, il doit à ce réceptionnaire, porteur de bonne foi, la valeur de la marchandise mentionnée au connaissement, déduction faite de la freinte de route.

III. — Le connaissement endossé en blanc par le chargeur constitue un connaissement au porteur, valable aux termes de l'article 281.

Capitaine Larsen c. Goldstuck, Hainzé et Cie.

Digitized by Google

Le Tribunal de commerce de Dunkerque avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le capitaine, lors du chargement, à Braïla, a reçu les connaissements signés des chargeurs, représentant la marchandise chargée, et a remis aux chargeurs une série de connaissements signés par lui, identiques aux premiers ;

Attendu qu'il a ainsi pris l'engagement, sous les réserves d'usage, de remettre à chacun des porteurs de connaissements la marchandise par eux réclamée à destination ;

Attendu qu'entre autres figuraient deux connaissements, l'un de cent tonnes blé, l'autre de vingt tonnes ravison, lesquels sont portés au manifeste déposé en douane par le capitaine ;

Attendu que ces deux lots, réclamés par Goldstuck, Hainzé et Cie, ne leur ont point été délivrés, la cargaison tout entière ayant été retirée par les autres réclamateurs quand les demandeurs ont présenté leurs connaissements une dizaine de jours après l'entier déchargement ;

Attendu que ce retard ne peut avoir pour conséquence d'enlever aux réclamateurs leur droit à la propriété de la marchandise représentée par les connaissements ;

Attendu que la défense de ce droit est conférée au capitaine chargé de transporter la marchandise et de gérer les intérêts des propriétaires jusqu'à la présentation des connaissements, sauf son recours pour le paiement des frais faits par lui, conformément à la loi ;

Attendu qu'à bon droit, Goldstuck, Hainzé et Cie demandent, à défaut de leur marchandise, la valeur de cette marchandise ;

Attendu que ce droit ne s'étend pas au delà de ce remboursement, qu'aucun préjudice ne justifie leur demande en dommages-intérêts ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Larsen, à défaut de remise immédiate de la marchandise réclamée, à payer à Goldstuck, Hainzé et Cie, avec intérêts judiciaires et dépens, la valeur, freinte réelle déduite, de cent tonnes de blé et vingt tonnes de ravison, suivant état justificatif à fournir en la forme de droit ;

Digitized by Google

A plus avant prétendre déclare Goldstuck, Hainzé et Cie mal fondés ;

Les en déboute sans dépens. »

Du 2 décembre 1902.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que le capitaine est tenu à la délivrance envers tous les réclamateurs, tiers porteurs des connaissements qu'il a délivrés ;

Que lorsque la marchandise débarquée est insuffisante pour remplir les destinataires des quantités portées à leurs connaissements, ils procèdent entre eux à une répartition proportionnelle, et le capitaine n'est pas responsable du déficit, s'il a fait insérer sur la charte-partie la mention « poids inconnu » ; mais qu'il ne bénéficie de cette exonération que lorsque tous les connaissements sont représentés par les réclamateurs de la marchandise ;

Qu'il ne pourrait, sans manquer à ses obligations, délivrer tout un chargement au porteur d'un seul connaissement lorsqu'il en a signé plusieurs, alors même qu'il aurait chargé « poids inconnu » ; que, dans ce cas, il doit, conformément à l'article 305 du Code de commerce, faire ordonner le séquestre des quantités afférentes aux connaissements non représentés, sauf aux réclamateurs à faire ensuite régler le différend ainsi qu'il appartiendra ;

Attendu que le capitaine Larsen a signé, en septembre 1902, 34 connaissements représentant un chargement de blé et de ravison, qu'il avait à transporter de Braïla à Dunkerque ;

Qu'à son arrivée dans ce dernier port, il a, en novembre 1902, délivré tout son chargement aux porteurs de 32 connaissements, sans se préoccuper des deux connaissements non représentés ;

Qu'il a ainsi commis une faute engageant sa responsabilité au regard de Goldstuck, Hainzé et Cie qui, le 22 novembre, ont produit deux connaissements, l'un de cent tonnes de blé, l'autre de vingt tonnes de ravison, et n'ont plus trouvé de marchandises pour y faire face ;

Attendu que Goldstuck est tiers porteur de bonne foi ;

Qu'il importe peu que ces deux connaissements aient été endossés en blanc par le chargeur ;

Digitized by Google

Que, sous cette forme, ils constituent des connaissements au porteur, valables aux termes de l'article 281 du Code de commerce ;

Que rien ne prouve que la marchandise représentée par ces titres de propriété n'ait pas été chargée à Braïla ;

Que, même dans ce cas, les armateurs engagés par la signature de leur capitaine, seraient tenus d'indemniser Goldstuck en sa qualité de tiers porteur ;

Attendu que, même s'il était exact que le capitaine Larsen a délivré des connaissements pour des quantités supérieures à celles que son navire pouvait contenir, il aurait, par cela même, engagé sa responsabilité au regard des tiers porteurs ;

Par ces motifs, et adoptant au surplus ceux des premiers juges,

Met l'appellation à néant, confirme. »

Du 9 juillet 1903. — Prés. : M. Mauflastre, présid. ; M. Bossu, av. gén. ; plaid. : Mes Govare (du barreau de Paris) et Thomas Deman (du barreau de Dunkerque), avocats (1).

Observations. — I. — Doctrine et jurisprudence constantes en ce qui concerne la responsabilité du capitaine et de l'armateur pour les quantités portées au connaissement et à raison d'une fausse indication sur la portée réelle du navire.

Voyez Marseille, 13 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 692 et les références citées en note ; Honfleur, 11 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 54 ; Rochefort-sur-Mer, 12 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 57 ; Havre, 22 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 87 et les notes.

Le porteur du connaissement possède un droit propre indépendant de celui du chargeur, et les exceptions qui pourraient être opposées à ce dernier, en vertu d'une clause ou d'un fait non mentionnés au connaissement, ne sont pas opposables au porteur de bonne foi. Voyez Havre 8 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 75 et la note.

II. — En principe, la clause « poids inconnu » a pour effet d'obliger le réceptionnaire à prouver l'existence d'un manquant dû à une faute du capitaine pour engager la responsabilité de ce dernier ; lorsque le déficit provient d'une fausse indication sur la portée du navire, d'après la jurisprudence,

(1) Communication de Me Deman, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

la faute du capitaine semble établie. Voyez Havre, 22 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 87 et la note ; Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence, ibid.*, XVII, p. 227.

Sur l'irresponsabilité du capitaine qui, ayant chargé avec la clause « poids inconnu » et n'ayant commis aucune faute, a opéré la répartition entre les destinataires, voyez Havre, 4 juillet 1888, *ibid.*, IV, p. 161 avec la doctrine et la jurisprudence en note.

Le capitaine est-il obligé de procéder à cette répartition ? Ne peut-il pas délivrer aux réceptionnaires, au fur et à mesure qu'ils se présentent, les quantités portées sur leurs connaissements respectifs, sans se préoccuper du déficit, qui sera supporté par les derniers réceptionnaires ? Voyez dans ce dernier sens Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 148 et la note. Le capitaine pourrait être tenu à la répartition, en vertu d'une clause formelle des connaissements. Voyez Marseille, 1er juin 1899, *ibid.*, XV, p. 140.

La question de répartition du manquant entre les divers réceptionnaires peut se poser dans les rapports de vendeur à acheteur. Voyez sur ce point Marseille, 13 mars 1903, *ibid.*, XVIII, p. 877 et la note.

III. — L'endossement irrégulier du connaissement, et par conséquent l'endossement en blanc, n'est pas translatif de propriété, il est présumé valoir comme simple procuration, sauf la preuve contraire. Voyez Cassation, 7 août 1867, *Dalloz*, 1867. 1. 327 ; Dunkerque, 8 mai 1888, ce Rec., IV, p. 153 ; Douai, 26 janvier 1893, *ibid.*, IX, p. 144 ; Bordeaux, 4 novembre 1889, *ibid.*, V, p. 618 et les notes sous ces décisions ; Aix, 1er mai 1894, *M.*, 94. 1. 285. Sans aller peut-être jusqu'à assimiler complètement le connaissement endossé en blanc au connaissement au porteur, on doit donner, semble-t-il, au détenteur du connaissement endossé en blanc, le droit d'obtenir livraison de la marchandise. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 717. Comp. Havre, 14 février 1900, ce Rec., XVI, p. 198 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE PARIS

23 janvier 1903

Charte-partie. Clause de chargement sous palan. Marchandises amenées le long du bord. Chargement. Arrimage. Charge du navire. Chargement. Retard. Armateur. Absence de droit à surestaries. Préjudice causé à l'affréteur. Compagnie de chemin de fer. Stationnement de wagons. Frais de magasinage. Armateur. Remboursement. Indemnité. Obligation. — Affrètement. Affréteur. Désignation du bassin pour le chargement. Tirant d'eau du navire. Chargement difficile. Officiers du port. Opposition. Affréteur. Chargement commencé. Obligation d'achèvement dans un autre bassin. Frais de déhalage du navire. Charge de l'affréteur.

Navire : « Inchmoua ».

I. — Lorsqu'il est stipulé dans la charte-partie que le chargement doit s'effectuer sous palan, les marchandises amenées le long du bord doivent être chargées et arrimées par les soins du navire.

En cas de retard dans le chargement l'armateur ne peut donc pas réclamer des surestaries à l'affréteur.

L'armateur doit au contraire indemniser l'affréteur du préjudice que ce retard lui a causé, et notamment lui rembourser les frais de magasinage payés à la Compagnie de chemin de fer pour stationnement des wagons amenant les marchandises.

II. — Lorsque l'affréteur a désigné pour le chargement un bassin où cette opération ne peut s'effectuer que difficilement à raison du tirant d'eau du navire affrété, et a, bien que prévenu de l'opposition des officiers du port, dirigé son matériel sur ce bassin, où le chargement a ensuite commencé, il est responsable des frais faits pour le déhalage du navire dans un autre bassin, où le chargement a été terminé.

HAMILTON, FRASER ET Cie c. COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHARBONNAGE ET DE BATELAGE ET CORY BROTHERS ET Co.

Le Tribunal de commerce de la Seine avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il convient, pour la clarté des débats, d'exposer

Digitized by Google

qu'à la date du 3 mai 1897, par l'entremise de Cory Brothers et Cie, de Cardiff, et Amiet, le représentant de ces derniers à Paris, la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar a affrété le vapeur *Inchmoua*, appartenant à Hamilton, Fraser et Cie, pour le transport à Madagascar d'un chargement de 3.500 tonnes qui devait être débarqué partie à Amboanio et partie à Majunga ;

Que le dit chargement se composait de 3.250 tonnes de charbons et de briquettes, qui devaient être fournis par Cory Brothers et Cie et les sieurs Guéret et Cie, et de 250 tonnes environ de matériel de dragues acheté en Angleterre par une Société Suberbie et Cie de Madagascar ; que la charte-partie stipulait notamment que le navire devrait charger soit à Barry, soit à Cardiff, dans tel dock qui serait désigné par les affréteurs, à l'arrivée du navire sur rade ou avant ; que les surestaries concernant le chargement seraient payées à raison de 16 shillings 8 pences par heure ;

Qu'en exécution de ces conventions, les armateurs furent informés qu'ils auraient à effectuer le chargement de Cardiff dans l'East Bute Dock ; qu'à l'arrivée de l'*Inchmoua* aux portes de ce bassin, les officiers du port lui en interdirent tout d'abord l'entrée par le motif qu'à cause de son tirant d'eau, il n'en pourrait plus sortir après avoir effectué son chargement ; que, néanmoins, après des pourparlers qui entraînèrent un retard de vingt-sept heures, l'*Inchmoua* reçut l'autorisation de charger dans le bassin dont s'agit, sous réserve, toutefois, qu'il ne prendrait de marchandises en chargement que jusqu'à un certain enfoncement et irait prendre le surplus dans Boath Bassin ; que le navire termina son chargement le 26 mai 1897 et se mit en route sans qu'aucune signification ou protestation ait été d'ailleurs produite par le capitaine, au sujet de surestaries ; que ce n'est que dans les premiers jours de juin qu'Hamilton, Fraser et Cie réclamèrent aux affréteurs une somme de 168 livres sterling 6 shillings 8 pences pour surestaries, et celle de 14 livres sterling pour frais de déhalage de l'East Bute Dock à Boath Bassin ; que la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar, loin d'accueillir la réclamation dont s'agit, prétendit qu'Hamilton, Fraser et Cie étaient responsables des retards apportés dans le chargement des wagons ayant amené le matériel à Cardiff, et leur réclama paiement d'une somme de 2.500 francs, en représentation des frais de magasinage

Digitized by Google

qu'elle avait dû payer à la Compagnie des chemins de fer de Great Western ; qu'après l'échange de plusieurs lettres, la Société de Charbonnage et de Batelage de Madagascar ayant déclaré à Hamilton, Fraser et Cie qu'elle se refuserait au payement du solde du fret à l'arrivée du steamer à destination, ceux-ci, de leur côté, menaçaient à leur tour de mettre l'embargo sur le chargement et de donner l'ordre à leur capitaine de ne point débarquer les marchandises ; que, pour mettre fin à cette situation, les parties convinrent finalement de déposer chacune en des mains tierces le montant de la somme éventuellement due par chacune d'elles à la partie adverse, en attendant que la contestation fût portée à l'arbitrage d'un club dit Association des propriétaires de navires ; que c'est dans ces circonstances que, d'un commun accord, la Société de Batelage a déposé chez Amiet une somme de 4.603 fr. 95, et Hamilton, Fraser et Cie celle de 2.500 francs aux mains du Consul anglais à Majunga ;

Attendu que, l'arbitrage prévu n'ayant pu avoir lieu, la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar demande à ce Tribunal de dire que c'est à tort et sans droit que Hamilton, Fraser et Cie ont exigé le dépôt de 4.603 fr. 85 entre les mains d'Amiet, et qu'elle requiert paiement de la dite somme, augmentée des intérêts à 5 o/o du 23 juillet 1897, ainsi que de la somme de 2.500 francs, à titre de dommages-intérêts ; qu'en ses conclusions motivées, déposées sur ouverture de rapport, elle demande de dire, avant faire droit, que Cory Brothers et Cie seront tenus de rapporter devant le Tribunal l'original de la charte-partie intervenue par leur entremise avec Hamilton, Fraser et Cie, et ce sous une astreinte de 50 francs par chaque jour de retard, à partir du prononcé du jugement à intervenir ;

Que, d'autre part, Hamilton, Fraser et Cie demandent de dire que la somme de 2.500 francs provisoirement déposée entre les mains du Consul anglais à Majunga leur sera restituée, et de condamner la Société française de Charbonnage et de Batelage à leur payer la somme de 4.603 fr. 85, montant tant des surestaries encourues que des dépenses occasionnées par le déplacement du vapeur ;

Sur 4.603 fr. 85 :

Attendu que Hamilton, Fraser et Cie soutiennent que, la charte-partie ayant prévu, pour le chargement du steamer *Inchmoua*, un délai de cent quatre-vingts heures, et le dit

Digitized by Google

chargement, au lieu de se terminer, ainsi qu'il devait être, le 18 mai, à cinq heures du matin, n'ayant pris fin que le 26 mai, à trois heures du soir, ils seraient fondés à réclamer payement, pour deux cents heures de surestaries, d'une somme de 168 livres sterling 6 shillings 8 pences ; que, d'autre part, ils auraient droit aux frais de déhalage du steamer *Inchmoua*, de l'East Dock à Boath Bassin, soit à la somme de 14 livres sterling ;

Mais attendu que des débats, des pièces produites, et de l'instruction ordonnée, il appert que le chargement des charbons et des briquettes s'est effectué dans les délais prévus, et n'a donné lieu par lui-même à aucune surestarie ; que le retard sur lequel Hamilton, Fraser et Cie basent leur demande de surestaries, provient uniquement de l'embarquement du matériel de dragues, qui devait compléter le chargement ; que ces derniers soutiendraient vainement que la mise à bord du matériel devait incomber aux affréteurs ;

Qu'en effet, sur la charte-partie qui fait la loi des parties, et qui, primitivement, indiquait, en caractères imprimés, que le chargement devait s'effectuer « suivant la manière habituelle », cette dernière expression a été supprimée et remplacée par l'expression « sous palan » laquelle signifie que les marchandises amenées le long du steamer devaient être prises et arrimées par les soins de ce dernier lui-même et à ses frais ; qu'il est constant que, si la dite charte-partie mentionnait en outre, dans un second paragraphe, que le chargement devrait s'effectuer dans un délai de cent quatre-vingts heures, ce délai ne devait s'appliquer qu'aux charbons et briquettes, dont la mise à bord devait être faite par les soins des affréteurs ; que Hamilton, Fraser et Cie soutiendraient vainement que la copie de la charte-partie qui leur a été fournie ne porte point la modification consistant dans le remplacement de l'expression « suivant la manière habituelle » par celle de « sous palan », la correspondance produite aux débats établissant nettement, ce qu'ils ont déclaré à diverses reprises, que, s'ils étaient disposés à mettre leurs machines à vapeur et leurs grues à la disposition des affréteurs, ils ne voulaient entrer dans aucuns frais de surveillance ou frais extraordinaires pouvant résulter de la dimension et de la nature du matériel à charger ; que, dans ces conditions, la partie de leur demande tendant au payement de surestaries doit être repoussée ;

Digitized by Google

Attendu, toutefois, qu'en ce qui concerne les frais de déhalage de East Dock à Boath Bassin, il est établi que, bien qu'informés dès avant l'arrivée du steamer à Cardiff que le chargement s'effectuerait difficilement dans East Dock, et qu'il était préférable de le faire dans Boath Bassin, les affréteurs ont néanmoins persisté dans leur intention de faire effectuer l'embarquement dans le premier bassin ; que, bien que prévenus de l'opposition faite par les officiers du port, ils ont dirigé, malgré tout avis, leur matériel sur East Bute Dock ; que, dans ces conditions, les frais nécessités par le déhalage du steamer ayant été la conséquence de leur décision, il convient de laisser à leur charge les dits frais s'élevant à 14 livres sterling, soit à la somme de 352 fr. 10 qu'il convient de déduire de celle de 4.603 fr. 85, déposée entre les mains d'Amiet; qu'il échet, par suite, de décider que c'est à tort que la somme de 4.251 fr. 75 a été déposée entre les mains d'Amiet, et que Hamilton, Fraser et Cie doivent être tenus de restituer la dite somme à la Compagnie demanderesse, en déclarant le présent jugement commun en tant que de besoin à Amiet, mais sans qu'il y ait lieu de faire droit à la demande tendant au payement d'intérêts autres que les intérêts de droit, aucune convention ne légitimant la demande à cet égard ;

Sur 2.500 francs de dommages-intérêts :

Attendu que, par le retard apporté au chargement du matériel par Hamilton, Fraser et Cie, les affréteurs se sont trouvés dans l'obligation de payer à la Compagnie de chemin de fer Great Western, pour stationnement des wagons amenant le dit matériel, la somme de 180 livres sterling 11 shillings 6 pences, pour frais de magasinage ; que, de ce chef, la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar a subi, du fait et par la faute d'Hamilton, Fraser et Cie, un préjudice dont la somme de 2.500 francs réclamée sera la juste réparation ; qu'il échet d'obliger ces derniers au payement de la dite somme et de décider, en tant que de besoin, que la Société demanderesse sera autorisée à toucher cette somme des mains du Consul anglais à Majunga, sur la production d'une expédition du présent jugement, et en repoussant la partie de la demande tendant à la production, par Cory Brothers et Cie, de l'original de la charte-partie, cette production étant désormais sans nécessité, et en mettant ces derniers hors de cause, ainsi qu'ils le requièrent ;

Digitized by Google

Par ces motifs,

Met Cory Brothers et Cie hors de cause;

Et condamne la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar par les voies de droit aux dépens de cette partie de l'instance;

Dit que la somme déposée par la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar entre les mains d'Amiet est sans cause entre les mains de ce dernier, à concurrence de 4.251 fr. 75; en conséquence, condamne Hamilton, Fraser et Cie par les voies de droit, à restituer à la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar la dite somme de 4.251 fr. 75 avec intérêts de droit;

Déclare, en tant que de besoin, le présent jugement commun à Amiet qui détient la dite somme;

Condamne Halmiton, Fraser et Cie, par les même voies de droit à payer, en outre, à la Société française de Charbonnage et de Batelage à Madagascar la somme de 2.500 francs à titre de dommages-intérêts; autorise cette dernière à toucher cette somme des mains de M. le Consul anglais à Majunga, sur la production d'une expédition du présent jugement;

Déclare Hamilton, Fraser et Cie mal fondés en le surplus de leur demande et la Société de Charbonnage et de Batelage mal fondée en le surplus de ses demandes, fins et conclusions; les en déboute respectivement;

Et, vu les circonstances de la cause, condamne Hamilton, Fraser et Cie au surplus des dépens. »

Du 17 avril 1901.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme. »

Du 23 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Dayras; M. Seligman, subst.; plaid. : Mes Govare et Denis, avocats.

Observations. — I. — Comp. sur les clauses de chargement et déchargement sous palan ou le long du bord, Aix, 8 février 1895, ce Rec., XI, p. 565; 30 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 312; Marseille, 25 octobre 1899, *ibid.*, XV, p, 346;

Digitized by Google

26 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 140 et les notes sous ces décisions.

Voyez pour le cas où les marchandises sont amenées à quai en wagons, Cour de la cité de Londres, 4 mai 1890, *ibid.*, VIII, p. 382.

II. — Sur la clause de chargement ou de déchargement à l'endroit désigné par l'affréteur, voyez les décisions citées ci-dessus. *Adde* Rouen, 14 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 298 et la note ; Tribunal supérieur hanséatique, 22 décembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 690.

Sur l'excès de tirant d'eau du navire, voyez Aix, 1er mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 719 et la note critique ; 26 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 201 ; Tables décennales, vo *Affrètement*, nos 254 et suiv. Comp. Rouen, 29 janvier 1892, *ibid.*, VII, p. 675.

COUR D'APPEL DE ROUEN

28 mai 1902

Capitaine. Armateur. Incendie à bord. Marchandises. Combustion spontanée. Chargeur. Responsabilité. — Chargeur. Commissionnaire transitaire. Charte-partie. Action de l'armateur contre le chargeur signataire. Recevabilité. Réclamateurs. Recours. — Incendie. Marchandise. Echauffement. Faute du chargeur. Preuve à la charge du capitaine et de l'armateur. Echauffement. Cause. Forces de la nature. Cas fortuit. — Incendie. Capitaine. Armateur. Responsabilité. Absence de faute. Preuve à leur charge. Incendie. Cause. Vice propre du navire. Vétusté. Défaut d'entretien. Vice d'arrimage. Responsabilité de l'armateur et du capitaine. — Capitaine. Faute. Enquête disciplinaire. Résultat négatif. Responsabilité civile. Absence de chose jugée. Pouvoir des tribunaux. — Certificat de visite. Présomption de bon état du navire. Découverte du vice propre. Infirmation. — Armateur. Responsabilité. Limites. Préjudice direct. Contrat d'achat et vente. Inexécution. Irresponsabilité.

Navire : « Aramis ».

I. — Le capitaine et l'armateur ont une action en dommages-intérêts contre le chargeur à raison de l'incendie survenu par sa faute à bord du navire dont il a entraîné la perte, par suite du chargement d'une marchandise

Digitized by Google

atteinte d'un vice d'échauffement qui a déterminé une combustion spontanée.

II. — Cette action, née du contrat d'affrètement, peut s'exercer contre le chargeur qui a signé la charte-partie, bien qu'il prétende n'avoir agi que comme commissionnaire transitaire et pour compte des véritables propriétaires de la marchandise qui se portent réclamateurs, sauf son recours contre ces derniers.

III. — Elle ne peut être accueillie que si la faute du chargeur et le fait de la combustion spontanée sont établis.

D'ailleurs, en l'absence d'une faute démontrée, un échauffement, produit par le jeu des forces de la nature, constituerait un cas fortuit ou de force majeure.

IV. — Le capitaine et l'armateur sont responsables des conséquences de l'incendie survenu à bord, à moins qu'ils ne prouvent que cet incendie ne leur est pas imputable.

Leur responsabilité est certaine, lorsqu'il résulte d'une expertise que cet incendie est dû à un vice propre d'installation du navire, à l'état de vétusté de ses organes et à l'absence d'entretien.

V. — Une enquête administrative à l'occasion d'un incendie à bord, faite au point de vue disciplinaire, au sujet des fautes personnelles qu'aurait pu commettre le capitaine, bien qu'elle n'en relève aucune, ne saurait faire obstacle à ce que le capitaine et l'armateur soient déclarés responsables de l'incendie au point de vue civil, si les juges possèdent les éléments suffisants pour établir leur responsabilité.

VI. — La présomption de bon état de navigabilité du navire résultant du certificat de visite est infirmée par la découverte du vice propre de ce navire.

VII. — L'armateur ne peut répondre que du dommage direct causé par son fait, c'est-à-dire, en l'espèce : de la valeur des marchandises perdues, et non du préjudice indirect résultant de l'inexécution du contrat d'achat et vente auquel il est demeuré étranger.

POSTEL ET SES FILS C. COQUELLE, GOURDIN ET FILS ET DUBOSC FRÈRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que Postel et ses fils ont formé appel du jugement qui a repoussé leur demande en responsabilité contre Coquelle,

Digitized by Google

Gourdin et fils et contre Dubosc frères, à raison de l'incendie du vapeur *Aramis*, survenu dans l'avant-port de Fécamp, le 11 mai 1900;

Que, de leur côté, les intimés ont formé appel incident du chef du jugement qui a rejeté leur demande respective en dommages-intérêts;

Qu'il convient d'examiner le mérite de ces appels;

Sur l'appel principal :

Attendu, tout d'abord, que les premiers juges, par les motifs de leur décision, ont justement écarté les deux fins de non recevoir soulevées par Coquelle, Gourdin et fils et tirées, soit de ce qu'ils n'ont été dans cette affaire que de simples transitaires, soit de ce que Postel et ses fils, au cours de l'expertise, se sont désistés de leur action ;

Qu'il est certain, en effet, d'une part, que Coquelle, Gourdin et fils, malgré les qualités dont ils excipent, n'en sont pas moins tenus envers Postel et ses fils de toutes les obligations de leur contrat d'affrètement, sauf leur recours de droit contre les réclamateurs, et, d'autre part, que le désistement de Postel et ses fils, n'ayant été accepté à aucun moment de la procédure, a pu être valablement rétracté ;

Au fond :

Attendu qu'il ressort des documents produits et versés aux débats, en premier lieu que l'incendie du vapeur *Aramis* a éclaté dans la cale arrière, chargée, au premier plan, de sacs de nitrate et de sacs de graine de lin superposés, et dans la région du tunnel, le mécanicien qui a donné le premier cri d'alarme ayant signalé au capitaine la présence de la fumée dans le tunnel, et en second lieu que le sinistre a été causé tout à la fois par l'usure de la tôle du tunnel qui s'est affaissée sous le poids du chargement et par l'effet de la rotation rapide et répétée du tourteau de l'arbre de couche sur la tôle du tunnel ainsi affaissée, ayant déterminé un échauffement du métal qui a communiqué le feu aux sacs de nitrate et de là, aux sacs de graine de lin et à la graine de lin elle-même, la fusion du nitrate ayant activé la combustion; qu'aussi bien les experts à ces fins commis ont formulé leurs conclusions en ces termes :

1° Que l'incendie de l'*Aramis* a été occasionné par l'échauffement du tunnel;

2° Que la responsabilité du sinistre incombe entièrement au navire dont le tunnel s'est affaissé non seulement par l'ef-

Digitized by Google

fet du poids du chargement, mais aussi par son état de vétusté ;

Attendu que ces conclusions reposent sur des constatations matérielles faites par les experts sur l'épave même; qu'elles ne laissent aucun doute sur la responsabilité des armateurs propriétaires du navire et que c'est à bon droit, par suite, que le jugement entrepris a repoussé la demande de Postel et ses fils; attendu néanmoins que les appelants critiquent les conclusions de l'expertise; qu'ils soutiennent, en appel comme en première instance, qu'elles sont démenties par les documents qu'ils produisent et que des circonstances graves, précises et concordantes démontrent, au contraire, que c'est la combustion spontanée de la graine de lin qui a été la cause déterminante de l'incendie, concluant subsidiairement à une nouvelle expertise;

Mais attendu que le rapport des experts, malgré son laconisme, est très clair et précis; qu'il écarte implicitement l'hypothèse d'une combustion spontanée qui ne repose d'ailleurs sur aucune donnée précise; qu'il résulte en effet des documents produits et versés aux débats que la graine de lin, qui faisait partie du chargement, est arrivée de la Plata à Dunkerque à l'état sain; que toutes les précautions nécessaires pour éviter l'humidité de la marchandise ont été prises pendant la mise à quai; qu'elle a été embarquée sur l'*Aramis*, sac par sac, après sondage et échantillonnage, dans un état de siccité parfaite; que le capitaine a déclaré lui-même dans le connaissement qu'elle était bien conditionnée et que la traversée de Dunkerque à Fécamp s'est effectuée rapidement, en moins de 24 heures, sans aucun incident de gros temps ou de mouille, toutes circonstances exclusives d'une fermentation possible de la graine de lin, et sans qu'on puisse admettre l'hypothèse d'un échauffement qui se serait produit par un prétendu jeu inopiné des forces de la nature, qui, d'ailleurs, en l'absence d'une faute démontrée par les demandeurs, à qui en incombe la charge, ne pourrait jamais constituer dans tous les cas qu'un cas fortuit ou de force majeure;

Que, si la commission des naufrages, appréciant la question au point de vue nautique, a exprimé l'avis que le capitaine n'avait encouru aucun reproche, elle a également estimé, elle aussi, que l'hypothèse d'une combustion spontanée était invraisemblable, et, si elle n'a pu se prononcer, comme l'ont fait les experts sur les causes de l'incendie, c'est vraisembla-

Digitized by Google

blement, ou qu'elle n'a pas jugé à propos de visiter l'épave, ou qu'elle s'en est rapportée à l'avis des experts qui eux-mêmes, au moment où ils ont été entendus par la Commission, ne l'avaient pas encore visitée;

Attendu qu'on ne saurait non plus s'arrêter à l'objection des appelants tirée, soit de ce que le nitrate, qui se trouvait placé directement au-dessus du tunnel, n'est pas un corps combustible, soit de ce que les métaux surchauffés qui auraient communiqué le feu aux corps organiques contigus ne présentaient pas l'aspect caractéristique des métaux qui ont été atteints par le feu;

Qu'il paraît évident que les sacs dans lesquels étaient renfermés le nitrate ont dû s'enflammer au contact d'une tôle chauffée au rouge et que, d'ailleurs, si le feu n'a pas fait disparaître les traces de polissage du tourteau constatées par les experts, c'est que manifestement les flammes ont éclaté au-dessus sans lécher le métal;

Qu'au surplus, l'affaissement de la tôle du tunnel et son état de vétusté constituent des faits matériels indiscutables et que cette constatation des experts, à laquelle vient s'ajouter la présence certaine de la fumée dans le tunnel, révélatrice des causes de l'incendie, domine le débat et ne saurait être battue en brèche par aucun des documents ou par aucune des considérations invoquées par les appelants et tirées soit des certificats de navigabilité et de l'état des réparations du navire, alors que cette défectuosité du tunnel, si elle n'était pas apparente, a pu échapper aux investigations des experts visiteurs, soit de ce que, au cours de la traversée de Dunkerque à Fécamp, aucune remarque de nature à faire croire à l'affaissement du tunnel et à l'incendie n'a été consignée dans le rapport de mer, alors qu'il n'est pas facile de savoir à quel moment précis le feu a commencé à couver dans le chargement;

Attendu, en résumé, que l'expertise ne présente aucune irrégularité ni aucune incertitude; qu'il n'est pas articulé que les experts qui y ont procédé aient fait œuvre de partialité ou de mauvaise foi; qu'en matière technique, comme dans l'espèce, l'avis des experts est la règle normale de la conviction des juges; qu'on ne saurait l'infirmer et passer outre que s'il existait des indications assez précises pour démontrer l'erreur des experts; que ces indications, qui ne consistent que dans des données purement conjecturales, contredites d'ailleurs pour toutes les circonstances du procès, font

Digitized by Google

absolument défaut dans la cause, et que, dès lors, aux termes de l'article 322 C. pr. civ., on ne saurait, sur une base aussi incertaine, ordonner une nouvelle expertise, alors surtout que l'errement sollicité est rendu impossible par la disparition même de tous les objets à expertiser; qu'il y a donc lieu de repousser les conclusions des appelants et d'entériner le rapport des experts commis, ainsi que l'ont fait les premiers juges;

Par ces motifs, et ceux des premiers juges non contraires,

Confirme. »

Du 28 mai 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés.; M. Delrieu, av. gén. ; plaid. : Mes Godreuil (du barreau du Havre) et O. Marais, avocats.

Observations. — I-VII. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Fécamp confirmé par le présent arrêt, du 5 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 66 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

8 juin 1903

Vente sur embarquement. Force majeure. Evénement fortuit. Vigilance de l'homme. Impossibilité de le prévoir. Danube. Glaces. Mois de novembre et décembre. Evénement à prévoir. Absence de force majeure. — Vente sur embarquement. Force majeure. Preuve. Charge du vendeur. — Vente sur embarquement. Vendeur. Marchandise de même provenance et de même qualité. Faculté de livraison. Evénement fortuit. Marchandise en vue lors du contrat. Livraison impossible. Autre marchandise conforme au marché. Non livraison. Vendeur. Résiliation. Dommages-intérêts.

I. — En matière de vente sur embarquement la force majeure, pour délier le vendeur de son obligation de livrer, doit consister dans un événement fortuit que la vigilance de l'homme ne peut prévoir.

Tel n'est pas le cas de la fermeture d'un port du Danube par les glaces en novembre et décembre.

II. — C'est d'ailleurs au vendeur qui excipe d'un cas de force majeure à en rapporter la preuve.

III. — En cas de vente sur embarquement, le vendeur a

Digitized by Google

la faculté de livrer à l'acheteur une marchandise de même provenance et de même qualité que celle spécifiée au marché.

En conséquence, le vendeur, qui ne peut, par suite d'un événement fortuit, livrer la marchandise qu'il avait en vue au moment du contrat, encourt la résiliation, avec dommages-intérêts, s'il ne livre pas une autre marchandise remplissant les conditions du marché.

SEIFFERT ET Cie c. E. et F. BERNHEIM.

« Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant:

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, le 13 novembre 1902, les sieurs Seiffert et Cie ont verbalement acheté à MM. E. et F. Bernheim 500 quintaux métriques blés durs de Taganrog, embarquement de ce jour à fin décembre;

Attendu que les acheteurs réclament l'exécution du marché verbal; que les vendeurs, au contraire, se prétendent déliés de leurs engagements par un cas de force majeure consistant en ce que, dès les premiers jours de décembre, le port de Taganrog aurait été fermé et bloqué par les glaces et l'exécution du marché serait demeurée impossible;

Attendu que, pour délier l'une des parties de ses obligations, la force majeure doit consister dans un événement fortuit et imprévu qui met cette partie dans l'impossibilité matérielle et absolue de remplir ses engagements; que tel n'est pas le cas de l'événement dont s'agit, à savoir: la fermeture du port de Taganrog par les glaces, en décembre; que, en effet, outre qu'il s'agit d'un événement climatérique habituel à ces régions et nécessairement prévu pour une date plus ou moins rapprochée, au moment des accords, il est constant, d'autre part, que des navires chargés, entre le 13 novembre et les premiers jours de décembre à Taganrog, sont arrivés ou ont pu arriver à Marseille; que les sieurs E. et F. Bernheim auraient donc pu ou faire plus de diligence pour charger en novembre, ou affecter à l'exécution de leur marché verbal la marchandise arrivée par l'un des dits navires, remplissant les conditions des accords; que, dans tous les cas, si l'exécution des accords a rencontré, par suite des circonstances climatériques, des difficultés plus ou moins sérieuses, elle n'était pas matériel-

Digitized by Google

lement ni absolument impossible; que les sieurs E. et F. Bernheim sont donc mal fondés à exciper de la force majeure;

Par ces motifs,

Autorise les sieurs Seiffert et Cie à se remplacer par le ministère de M. Guigou, courtier assermenté, aux frais, risques et périls de MM. E. et F. Bernheim, de la quantité de 500 quintaux blés durs de Taganrog, dans les conditions du marché et condamne les défendeurs à payer aux sieurs Seiffert et Cie, la différence entre le prix convenu et le coût du remplacement, avec intérêts de droit;

Et de même suite, dans le cas où le remplacement serait reconnu et déclaré impossible par le courtier ci-dessus commis, concède acte aux demandeurs de leurs réserves, aux fins de réclamer ultérieurement la résiliation avec paiement de la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au jour où le chargement aurait dû arriver à Marseille, s'il avait été expédié le dernier jour du délai d'embarquement, tous dépens à la charge des sieurs E. et F. Bernheim. »

Du 5 mars 1903. — Prés.: M. G. Boyer, prés.; plaid.: Mes Couve et Valensi, avocats.

Sur appel:

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que, suivant accords verbaux intervenus le 13 novembre 1902, E. et F. Bernheim ont vendu à Seiffert et Cie 500 quintaux de blé dur de Taganrog à charger dans le port de cette ville, livraison sous palan à l'heureuse arrivée du ou des vapeurs porteurs de cette marchandise, embarquement de ce jour à fin décembre;

Attendu que les vendeurs se prétendent dégagés de leur obligation par un cas de force majeure résultant de ce que, d'après eux, dès le 17 novembre, le port de Taganrog a été fermé et bloqué par les glaces;

Attendu que la force majeure est un événement fortuit que la vigilance de l'homme n'a pu prévoir; que la fermeture de ce port par les glaces, en novembre et décembre, n'est pas assurément un fait anormal et inopiné, puisqu'il n'est que la conséquence du cours ordinaire et régulier de la nature; que, d'ailleurs, il n'est pas suffisamment établi que cette fermeture existât réellement dès le 17 novembre; que c'était aux vendeurs à faire cette preuve; que c'est donc à tort qu'ils invoquent la

Digitized by Google

force majeure pour obtenir la résiliation des accords du 13 novembre 1902;

Attendu qu'une vente faite avec la simple indication d'une époque d'embarquement n'interdit pas au vendeur la faculté de livrer à l'acheteur une marchandise de même provenance et de même qualité à moins que le contraire ne résulte de l'intention des parties; que, dans l'espèce, rien ne prouve que celles-ci aient voulu déroger aux règles ordinaires; que, par suite, E. et F. Bernheim sont en faute de n'avoir pas exécuté leur obligation;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Confirme le jugement entrepris; ordonne que ce dont est appel sortira son plein et entier effet; condamne les appelants à l'amende et aux dépens. »

Du 8 juin 1903. — 1re ch. — Prés.: M. Malavialle; M. Arrighi, av. gén.: plaid.: Mes Valensi (du barreau de Marseille) et Michel, avocats.

Observations. — I-II. — Voyez conf. sur la définition de la force majeure, Marseille, 12 décembre 1900, ce Rec. XVI, p. 391 et la note critique; 5 mars 1903, *ibid*, XVIII, p. 694 et la note; Marseille, 4 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 93.

III. — Voyez conf. Marseille, 16 février 1892, ce Rec., VII, p. 570 et la note. Comp. Cassation, 5 novembre 1894, *ibid.*, X, p. 388; Marseille, 4 mai 1903, *ibid*, XIX, p. 93 et les notes.

COUR D'APPEL D'AIX

15 juillet 1903

Gens de mer. Navire. Echouement. Renflouement. Navire non désarmé. Membre de l'équipage. Naufrage. Accident en cours de voyage. Exercice de la profession. — Gens de mer. Accident. Exercice de la profession. Faute de l'armateur. Action en responsabilité. Contrat d'engagement. Rapport. Nature commerciale. Inscrit maritime. Veuve. Enfants. Action. Tribunal de commerce. Compétence exclusive.

Navire : « Kléber ».

I. — L'accident survenu au marin faisant partie de l'équipage, avant le désarmement du navire, au cours des

Digitized by Google

tentatives de renflouement, doit être considéré comme survenu pendant le voyage et dans l'exercice de la profession de marin.

II. — L'action en responsabilité intentée contre l'armateur à raison d'un accident survenu à un inscrit maritime dans l'exercice de sa profession et basée sur une faute de l'armateur, se rattache essentiellement au contrat d'engagement, dont elle emprunte la nature commerciale, quelle que soit la personne qui l'engage.

En conséquence la dite action intentée par la veuve et les enfants de l'inscrit maritime est de la compétence exclusive du tribunal de commerce.

VEUVE BALZANTI C. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

ARRÊT

« LA COUR,

Adoptant les motifs qui ont amené les premiers juges à reconnaître que le Tribunal de commerce était seul compétent en la cause; qu'on ne saurait admettre en effet que le décès de Balzanti peut être envisagé indépendamment des circonstances qui ont déterminé l'accident survenu au cours des opérations commandées à plusieurs inscrits maritimes faisant partie de l'équipage du *Kléber*; que c'est la faute alléguée à l'encontre des agents de la Compagnie intimée qui marque le caractère de l'action en réparation formée par la veuve Balzanti tant en son nom que comme tutrice légale de ses enfants mineurs, action qui se rattache essentiellement aux engagements ayant lié Balzanti à la Compagnie intimée et reste dès lors commerciale quelle que soit la qualité des personnes qui l'intentent;

Par ces motifs,

Déboutant la veuve Balzanti de ses fins et conclusions, confirme le jugement entrepris pour qu'il sorte son plein et entier effet;

Condamne la veuve Balzanti aux dépens. »

Du 15 juillet 1903. — 1re ch. — Prés.: M. Giraud, 1er prés.; M. Chamblard, subst.; plaid.: Mes Clément (du barreau de Marseille) et Abram, avocats.

OBSERVATIONS. — I-II. — Voyez le jugement du Tribunal civil de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 28 février 1903, ce Rec., XIX, p. 232 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALGER

24 novembre 1902

Abordage. Navire français. Navire étranger. Ordre des autorités du port de refuge. Navire étranger mouillé hors du port. Fuite possible. Armateur du navire français. Jugement. Autorisation d'enlever une pièce essentielle de la machine à ses risques et périls. Sommation. Non restitution. Tempête. Accident. Responsabilité.

Navires : « Malvina » et « Thornhill ».

Lorsque, à la suite d'un abordage entre un navire français et un navire étranger, le propriétaire du navire français a obtenu un jugement l'autorisant à faire enlever à ses risques et périls une pièce essentielle à la machine du navire étranger pour éviter la fuite de ce dernier, mouillé hors du port de refuge par ordre des autorités du port, l'armateur qui a enlevé la pièce et ne l'a pas immédiatement restituée sur sommation, est responsable de l'accident causé par la tempête au navire dans l'impossibilité de manœuvrer.

Compagnie Générale Transatlantique c. Assanti et Annisson.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu, en ce qui concerne la demande de disjonction, que la Compagnie Générale Transatlantique avait demandé en première instance la disjonction de l'instance principale et de l'instance en garantie ;

Qu'elle soutenait que, l'instance en garantie mettant en jeu la question de la responsabilité de l'abordage du vapeur *Malvina*, il y avait lieu de renvoyer Annisson à faire valoir son action en garantie devant le Tribunal de commerce de la Seine, déjà saisi de la question de responsabilité ;

Attendu que l'action en responsabilité est terminée ;

Que la demande en disjonction est donc devenue sans objet ;

Qu'elle n'a plus d'intérêt dans la cause et qu'il n'échet de statuer sur elle ;

Attendu qu'il est reconnu qu'Annisson avait loué à Assanti

Digitized by Google

deux radeaux pour radouber les avaries faites au vapeur *Thornhill* lors de son abordage avec la *Malvina* de la Compagnie Générale Transatlantique ;

Que ces deux radeaux, au service d'Annisson, ont été jetés à la mer, sur ordre de lui, et démolis le 27 février 1899 ;

Qu'Annisson doit donc indemniser Assanti de la perte qu'il a subie ;

Attendu qu'Annisson a appelé en garantie la Compagnie Générale Transatlantique ;

Attendu qu'Annisson soutient tout d'abord qu'en réglant, après la date du jugement déféré, l'indemnité d'abordage avec la Compagnie Générale Transatlantique, il a versé à cette dernière la somme de 4.000 francs destinée à payer les causes de l'instance d'Assanti ;

Mais attendu que cette allégation d'Annisson n'est nullement justifiée ;

Attendu qu'il résulte au contraire de tous les éléments de la cause que la transaction intervenue entre les armateurs de la *Malvina* et ceux du *Thornhill* a porté sur l'ensemble des chefs de réclamation des armateurs de la *Malvina*, parmi lesquels n'a figuré que pour mémoire la créance Assanti ; que cette transaction a eu pour conséquence seulement d'enlever à la Compagnie Générale Transatlantique, armateur de la *Malvina*, tout recours contre les armateurs du *Thornhill*, mais qu'elle lui a laissé toute liberté d'action en ce qui concerne Assanti ;

Attendu, dès lors, que ce moyen soulevé par Annisson doit être rejeté ;

Attendu que, devant la Cour, comme devant les premiers juges, Annisson prétend que la Compagnie Générale Transatlantique est seule responsable de la perte des deux radeaux, l'accident survenu à ces deux radeaux étant dû exclusivement à l'enlèvement d'une pièce essentielle de la machine du *Thornhill* ;

Attendu que la Compagnie Générale Transatlantique le dénie et soutient au contraire que l'accident est dû uniquement à la rupture des amarres, rupture qui ne saurait engager sa responsabilité ;

Qu'en effet, ou bien les amarres étaient insuffisantes et qu'alors une rupture proviendrait d'une négligence imputable à leurs propriétaires, ou bien les radeaux étaient amarrés selon les règles de la prudence et que la tempête aurait

Digitized by Google

alors brisé leurs liens, ce qui constituerait un cas de force majeure ;

Attendu que la Compagnie Générale Transatlantique demande subsidiairement à la Cour d'ordonner une expertise aux frais avancés de la Compagnie, et de donner pour mission à trois experts de rechercher les conditions dans lesquelles a eu lieu l'échouement des radeaux et les causes qui l'ont provoqué ;

Attendu qu'il est établi que, suivant jugement du 25 septembre 1899, exécutoire sur minute et avant enregistrement, le Tribunal de commerce d'Alger, faisant droit à la demande de la Compagnie Générale Transatlantique a autorisé cette dernière à faire enlever de la machine du vapeur *Thornhill*, mouillé dans la baie de l'Agha un tuyau de vapeur, pièce essentielle au fonctionnement de cette machine ; que cette autorisation fut accordée aux risques et périls de la Compagnie; que pendant la nuit qui a suivi il a été procédé à l'enlèvement du tuyau de vapeur, malgré les protestations d'Annisson ;

Attendu qu'il est établi également, que le 27 février 1899, une tempête a sévi sur la rade;

Que le *Thornhill*, par suite de l'enlèvement du tuyau de vapeur, était dans l'impossibilité de manœuvrer, et se trouvait dans une situation des plus critiques ;

Attendu que ce jour, par exploit enregistré de Me Branthomme, huissier à Alger, Annisson protesta encore contre les agissements de la Compagnie Générale Transatlantique et lui notifia qu'il la rendait responsable de tout accident qui pourrait arriver;

Que la Compagnie Générale Transatlantique, qui n'ignorait pas les dangers auxquels était exposé le *Thornhill*, fit remettre à bord de ce vapeur la pièce de machine enlevée ;

Attendu que dans l'intervalle qui s'est écoulé entre la remise de l'acte de protestation à la Compagnie Générale Transatlantique et la remise au *Thornhill* du tuyau de vapeur enlevé, Annisson dut faire couper les amarres qui retenaient à son bord les deux radeaux d'Assanti qui se perdirent ;

Qu'Annisson n'a agi ainsi que pour assurer le salut de son navire, gravement compromis par les radeaux dont il était impossible d'ailleurs d'opérer le sauvetage ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que la perte des

Digitized by Google

radeaux d'Assanti est la conséquence certaine du fait de la Compagnie Générale Transatlantique d'avoir fait enlever une pièce essentielle de la machine du *Thornhill*, et qu'elle n'est due ni à l'insuffisance des amarres ni à la force majeure;

Attendu que la mesure d'instruction sollicitée par la Compagnie Générale Transatlantique est donc inutile;

Qu'il échet de confirmer purement et simplement, par ces motifs et ceux non contraires des premiers juges, le jugement déféré, en ce qui concerne la responsabilité de l'accident survenu;

. . . . . .

Par ces motifs,

Condamne Annisson à payer à Assanti la somme de 1.850 francs avec les intérêts de droit;

Condamne la Compagnie Générale Transatlantique à relever et garantir Annisson de toutes les condamnations prononcées contre lui;

Condamne enfin la Compagnie Générale Transatlantique en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 24 novembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Wurtz, prés. ; M. Marsan, av. gén. ; plaid. : Mes Bordet, Joly et Lefebvre, avocats (1).

Observation. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Paris rendu dans cette affaire, du 15 novembre 1900, ce Rec., XVI, p. 758 et la note.

La direction du port avait fait mouiller le navire *Thornhill* en dehors de la jetée, dans la baie de l'Agha, parce qu'il était chargé de pétrole en vrac.

Voyez sur les mesures conservatoires prises après un abordage, Tables décennales, vo *Abordage maritime*, nos 328 et suiv. ; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chap. XV, p. 480 et suiv.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

15 janvier 1903

Fin de non recevoir. Transport partie par terre et partie par mer. Règles propres à chaque transport. Application. Marchandise. Avaries. Faute du transporteur maritime. Destinataire. Action. Fin de non recevoir. Art. 435. Délai. Livraison. Ville de l'intérieur. Point de départ. Avaries. Destinataire. Possibilité de les constater. — Fin de non recevoir. Art. 435. Absence d'ordre public. Moyen de défense au fond. Possibilité de l'opposer en tout état de cause. — Connaissement. Transporteur. Clauses d'irresponsabilité personnelle. Effet. Avaries. Manquant. Faute du transporteur. Preuve. Charge du destinataire.

Navire : « Melbourne ».

I. — Lorsqu'un transport se fait partie par mer et partie par terre, il convient d'appliquer au transport maritime et au transport terrestre les règles propres à chacun d'eux.

En conséquence, si le destinataire actionne le transporteur maritime en lui imputant l'avarie de la marchandise, la fin de non recevoir applicable est celle de l'article 435 du Code de commerce, bien que la marchandise soit livrable dans une ville de l'intérieur.

C'est d'ailleurs à partir du moment où, dans cette ville, le destinataire a été à même de juger de l'état de la marchandise que court le délai imparti par cet article.

II. — La déchéance édictée par l'article 435, bien que n'étant pas d'ordre public, est un moyen de défense au fond qui peut être proposé en tout état de cause.

III. — Les stipulations d'irresponsabilité personnelle du transporteur insérées dans un connaissement ont pour effet d'obliger le destinataire qui agit contre le transporteur à faire la preuve d'une faute déterminée, cause des avaries ou du manquant.

MASSINOT C. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, suivant deux connaissements en date à La Réunion du 1er mai 1901, la Compagnie des Messageries

Digitized by Google

Maritimes a reçu à bord de son navire *Melbourne* 15 caisses de vanille et 1 caisse de conserves à destination de Paris, douane centrale, et qu'à leur arrivée à Marseille, la dite Compagnie les a remises à la Compagnie des chemins de fer Paris Lyon-Méditerranée à l'adresse de Massinot, commissionnaire exportateur à Paris, porteur des connaissements ;

Attendu que, suivant exploit de Thomas, huissier à Paris, en date du 18 juin 1901, Massinot a assigné la Compagnie des Messageries Maritimes en paiement de :

1° La somme de 1.971 fr. 95, valeur attribuée à des manquants constatés dans 3 caisses vanille faisant partie des deux expéditions susdites en provenance de La Réunion ;

2° Celle 2.200 francs pour la dépréciation du contenu d'une autre caisse faisant partie des dits envois, laquelle portait des traces visibles de mouillage et dégageait une forte odeur d'essence de géranium ;

3° Et enfin, celle de 500 francs, à titre de dommages-intérêts pour la privation de la marchandise ;

Attendu qu'à la date du 13 septembre 1901, le Tribunal de commerce de la Seine a rendu un jugement qui a débouté Massinot de la partie de sa demande tendant à l'allocation de dommages-intérêts et pour le surplus de la dite demande a renvoyé les parties devant Thubert, arbitre, à l'effet de rechercher si « Massinot fait la preuve d'une faute imputable à la « Compagnie des Messageries Maritimes et, dans le cas où « cette preuve serait faite, de fixer l'importance du préjudice « à la réparation duquel elle devait être tenue » ;

Attendu que Thubert a déposé son rapport ;

Attendu que, résistant à la demande dont le Tribunal se trouve actuellement saisi, la Compagnie des Messageries Maritimes dépose à la barre des conclusions motivées tendant à voir dire que cette demande serait tant non recevable que mal fondée ;

Sur la recevabilité de la demande :

Attendu qu'il ressort des débats et de l'instruction ordonnée que les caisses de vanille dont s'agit ont été transportées à leur arrivée à Paris à la douane centrale ainsi que le constate un bon de dépôt délivré à la date du 8 juin par la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, qui en avait effectué le transport de Marseille à Paris ;

Que Massinot, dont l'attention avait été attirée par les mots « mauvais état » portés au dit bon de dépôt, constata que

Digitized by Google

l'une des caisses présentait des traces apparentes de mouillage et répandait une forte odeur de géranium ;

Qu'après avoir pesé les colis et reconnu exact le poids porté sur la lettre de voiture, il prit possession du bon de dépôt, mais en émargeant sur la feuille de camionnage de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, il écrivit la mention suivante :

« Je prends livraison des 16 colis mentionnés sous réserve, « un certain nombre de caisses de vanille étant fortement « imprégnées d'essence de géranium et la caisse E. M. (con- « serves) portant traces d'ouverture, 8 juin » ;

Qu'immédiatement Massinot fit procéder en douane et sans que la Compagnie défenderesse ait été appelée à assister à cette opération, à l'ouverture des caisses en présence d'un sieur Lemercier de Janvelle, lequel aurait constaté les avaries qui font l'objet de la présente demande ;

Que le 12 juin, Massinot a requis Thomas, huissier, de constater dans le dépôt de la douane centrale, où il les avait laissées, l'état de ces marchandises ;

Que procès-verbal en fut dressé ;

Que le 18 juin, il fit signifier le dit procès-verbal de constat à la Compagnie des Messageries Maritimes et, par le même acte, lui donna assignation à comparaître devant ce Tribunal pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 4.171 fr. 95, montant des avaries dont il entendait la rendre responsable ;

Attendu qu'à cette demande, la Compagnie défenderesse oppose une fin de non recevoir tirée de l'article 435 du Code de commerce, lequel prescrit que toute action en indemnité contre l'armateur et le capitaine pour dommage subi par la marchandise au cours du voyage est irrecevable, si le destinataire n'a pas formé de protestation et signifié sa protestation dans les vingt-quatre heures au transporteur, suivie d'une assignation en justice dans le mois ;

Attendu que, si le transport se fait partie sur mer et partie sur terre, et c'est le cas en l'espèce, il convient d'appliquer au transport maritime et au transport terrestre les règles propres à chacun d'eux ;

Attendu que Massinot allègue que le fait qui motive sa demande se serait produit alors que la marchandise était entre les mains de la Compagnie défenderesse, soit pendant la traversée à bord du navire, où elle se trouvait dans le voi-

Digitized by Google

sinage de caisses d'essence de géranium, dont l'odeur se serait répandue dans la cale, soit à quai, dans les magasins, lors du débarquement à Marseille, alors qu'elle agissait comme transitaire ;

Qu'en cette qualité, elle était tenue à la conservation de la chose ;

Que, d'autre part, la marchandise étant stipulée livrable non à Marseille, mais à Paris, il lui aurait été impossible à lui, demandeur, d'adresser à la Compagnie défenderesse, dans les délais prescrits par l'article 435 du Code de commerce, la protestation y prévue au cas de refus de la réception de la marchandise ;

Attendu que le contrat de transport de la Compagnie des Messageries Maritimes s'est prolongé jusqu'à la remise de la marchandise par cette dernière à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, chargée de la faire parvenir à Paris sans qu'un mandat nouveau comme transitaire ait été conféré à la Compagnie défenderesse ainsi que le voudrait laisser entendre Massinot ;

Que, le transport par terre s'étant effectué à la suite du transport par mer, il est surabondant de dire que c'est seulement à compter du moment où Massinot a été à même de juger de l'état de la marchandise que court le délai de vingt-quatre heures prévu à l'article 435 du Code de commerce ;

Et attendu que la Compagnie défenderesse est recherchée à l'occasion du contrat de transport par mer ; qu'il y a donc lieu d'appliquer l'article invoqué par elle ;

Que, sans qu'il y ait lieu de rechercher s'il y a eu réellement réception de la marchandise ou au contraire refus de s'en livrer de la part de Massinot, il est constant en fait que le procès-verbal de constat que Massinot a fait dresser le 12 juin, en admettant qu'il puisse être considéré comme protestation, étant données les conditions dans lesquelles il a été établi, n'a été signifié que le 18 juin, soit plus de vingt-quatre heures après le délai fixé par l'article 435 du Code de commerce ;

Que la déchéance de l'article 435, bien que n'étant pas d'ordre public, est un moyen de défense, qui peut être proposé en tout état de cause ;

Que, faute par Massinot de s'être conformé au délai imparti par la loi pour faire sa protestation et la signifier à la Com-

Digitized by Google

pagnie des Messageries Maritimes, il convient de le déclarer non recevable en sa demande ;

Au fond :

Attendu que Massinot ne base sa réclamation que sur de simples présomptions, qu'il ne rapporte aucunement la preuve qui lui incombe d'après une jurisprudence constante, à raison des stipulations contenues au connaissement qui accompagne la marchandise, d'un fait précis et déterminé constitutif d'une faute qui mettrait à la charge de la Compagnie défenderesse les avaries et manquants dont il lui fait grief ;

Qu'il convient donc de le déclarer également mal fondé en sa demande ;

Par ces motifs,

Déclare Massinot tant non recevable que mal fondé en sa demande ; l'en déboute. »

Du 15 janvier 1903 — Présid. : M. Poiret ; plaid. : Mes Fleureau et Massin, agréés (1).

Observations. — I. — En cas de transports successifs par mer et par terre, quelle est la fin de non-recevoir applicable ?

D'après certains auteurs, il faut distinguer suivant que l'avarie s'est produite pendant le transport maritime ou pendant le transport terrestre. Dans le premier cas, le transporteur maritime actionné pourrait opposer la fin de non recevoir prévue par l'article 435. Dans le second cas, le transporteur terrestre bénéficierait des dispositions de l'article 105. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 828. Aix, 19 novembre 1892, ce Rec., VIII, p. 316 et la note. C'est la théorie consacrée par le jugement rapporté.

D'après la Cour de cassation, c'est celui des deux parcours au cours ou au terme duquel les avaries ont été constatées, qui détermine la fin de non recevoir applicable. Voyez Cassation, 2 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 396. Comp. Seine, 21 février 1900, *ibid.*, XVI, p. 349.

II. — Dans le même sens, voyez Rouen, 31 janvier 1900, ce Rec., XVI, p. 160 et la jurisprudence en note.

III. — Jurisprudence constante. Voyez Nantes, 15 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 339 et la note. Le jugement ne visant pas expressément les clauses opposées au demandeur, il im-

(1) Communication de M. Verneaux, docteur en droit, Paris.

Digitized by Google

porte de mentionner qu'il ne s'agissait nullement dans l'espèce de la clause d'irresponsabilité générale stipulée par le propriétaire du navire pour les fautes du capitaine, clause que la Compagnie défenderesse s'était abstenue d'invoquer, mais d'une clause de non responsabilité personnelle (pour avaries dues au contact ou à l'évaporation d'autres marchandises, etc.) qu'elle invoquait comme eût pu le faire un transporteur terrestre. Sur les distinctions à faire en ce qui touche les clauses des connaissements, consulter Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 227 ; Verneaux, *L'Industrie des transports maritimes*, t. II, p. 264 et s.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

23 septembre 1903

Connaissement. Référence à l'Harter Act. Art. 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. Harter Act. Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire.

Navire : « Montezuma ».

L'article 4 de la loi américaine du 13 février 1893, dite Harter Act, *obligeant le capitaine à mentionner sur le connaissement l'ordre ou l'état apparent de la marchandise, à défaut de mention de ce genre sur un connaissement se référant à cette loi, les marchandises doivent être considérées comme ayant été embarquées en bon ordre ou état apparent.*

Mais la constatation du bon ordre ou état apparent vise surtout des marchandises emballées et ne peut avoir qu'une portée relative lorsqu'il s'agit d'une marchandise, comme le maïs, pouvant contenir des germes de fermentation.

*D'autre part, il paraît contestable que l'*Harter Act, *envi-*

Digitized by Google

sagé comme convention, oblige le capitaine et l'armateur, pour être irresponsables des avaries de la cargaison, à prouver le bon état de navigabilité du navire et la fortune de mer, le cas fortuit ou le vice propre de la marchandise, causes des avaries.

Par suite le capitaine et l'armateur ne peuvent être déclarés de plein droit responsables des avaries.

Mais ils en sont solidairement responsables lorsque le réclamateur apporte la preuve du mauvais arrimage et de l'installation défectueuse du navire, à moins qu'ils ne prouvent le cas fortuit ou le vice propre de la marchandise.

GOLDSTUCK, HAINZÉ ET Cie C. CAPITAINE JONES ET COMPAGNIE CUNARD.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Goldstuck-Hainzé et Cie, négociants, demeurant au Havre, réclamateurs au navire *Montezuma* de 1.522 tonnes de maïs chargées à la Nouvelle-Orléans à leur adresse, ont, par exploit en date du 4 avril 1903, assigné le capitaine Jones et la Compagnie Cunard pour s'entendre déclarer responsables conjointement et solidairement des avaries survenues à la marchandise, s'entendre condamner sous la même solidarité à les indemniser des dites avaries à fixer par état; s'entendre, en outre, condamner en tous les frais et dépens; et au provisoire, vu l'urgence, et subsidiairement, voir nommer trois experts, avec mission de voir et visiter les maïs dont s'agit, d'en constater l'état et de dire s'ils ne sont pas atteints d'humidité, d'en rechercher la cause, et de dire notamment si l'humidité ne provient pas de mauvais arrimage, d'indiquer la cause et l'importance des avaries et du tout dresser procès-verbal à déposer au greffe de ce Tribunal;

Attendu que, par jugement en date du 4 avril rendu par défaut contre le capitaine Jones et la Compagnie Cunard, le Tribunal a ordonné l'expertise sollicitée par Goldstuck-Hainzé et Cie et nommé à cet effet MM. J.-B. Hamon, Léon Sauson et Léon Dreyfus; qu'opposition a été faite à ce jugement par le capitaine Jones et la Compagnie Cunard, lesquels ont demandé au principal le rapport du dit jugement dans toutes ses dispositions et subsidiairement, en cas d'expertise, qu'il fût nommé un ou trois experts autres que MM. Dreyfus et Sauson et spécialement un capitaine visiteur, un négociant

Digitized by Google

ou courtier et un ingénieur agronome, avec mission de visiter les maïs dont s'agit, de prélever des échantillons de la partie saine et avariée, de dire si les avaries constatées ne proviennent pas d'un vice propre de la marchandise, notamment d'un défaut de maturité et de siccité à l'embarquement ou d'un séjour dans un endroit humide, de s'entourer à cet effet de tous renseignements et procéder à toutes analyses nécessaires en se faisant assister au besoin par un spécialiste;

Attendu que le Tribunal a, par jugement en date du 6 avril 1903, maintenu les experts antérieurement désignés, accordé le supplément de mission demandé par le capitaine Jones et la Compagnie Cunard et réservé à statuer sur le fond;

Attendu que les experts ont déposé leur rapport à la date du 8 mai;

Que Goldstuck-Hainzé et Cie concluent aujourd'hui à l'homologation du rapport en ce qu'il fixe l'importance et le montant des avaries dont il doit leur être tenu compte et, pour le surplus, à ce qu'il leur soit accordé les fins de leur exploit introductif d'instance; qu'ils demandent à être renvoyés régler entre eux sur ces bases;

Attendu que le capitaine Jones et la Compagnie Cunard, cette dernière agissant ès qualités et comme consignataire du steamer *Montezuma*, concluent à ce que le Tribunal, sans avoir égard au rapport d'expertise, non plus qu'aux allégations inexactes et méconnues des réclamateurs, déclare Goldstuck-Hainzé et Cie aussi non recevables que mal fondés dans leur réclamation, les déboute et les condamne aux dépens;

Attendu que, pour triompher dans leur action, Goldstuck-Hainzé et Cie soutiennent que la loi américaine du 13 février 1893, connue sous le nom de *Harter Act*, qui doit régir leurs rapports avec le capitaine Jones et la Compagnie Cunard, frappe d'une nullité radicale et absolue toute clause de non responsabilité insérée au connaissement et oblige (art. 2 et 3) le capitaine et l'armateur qui demandent à être exonérés de la responsabilité des avaries de la cargaison, à prouver:

1° Que le navire était en bon état de navigabilité;

2° Que les avaries survenues en cours de route sont le résultat soit d'une fortune de mer, soit du vice propre;

Que, faute de rapporter cette double preuve, le capitaine et l'armateur doivent être déclarés responsables des avaries;

Qu'en fait, si le capitaine du steamer *Montezuma* ainsi que le consignataire prétendent que les avaries sont imputa-

Digitized by Google

bles à un vice propre, ils ont absolument failli à la preuve qu'il leur incombait de fournir à cet égard et se sont bornés à des allégations ne reposant sur aucune base sérieuse;

Qu'au surplus, il résulte du rapport des experts que les avaries sont dues à un mauvais arrimage « ainsi qu'à une installation défectueuse des tuyaux de vapeur » ;

Attendu que le capitaine Jones et la Compagnie Cunard prétendent, au contraire, que la loi américaine invoquée par Goldstuck-Hainzé et Cie n'a pas le sens et la portée que ces derniers cherchent à lui donner :

Que non seulement ils n'ont pas, en vertu de la dite loi, à faire la double preuve que Goldstuck-Hainzé et Cie voudraient mettre à leur charge, mais que c'est à eux, réclamateurs, qu'il appartient d'apporter la preuve que les avaries survenues aux maïs litigieux sont imputables à une faute du navire;

Que cette preuve ne saurait résulter de l'expertise dont ils entendent formellement contester les conclusions;

Attendu qu'il est expressément indiqué dans les connaissements que les parties contractantes entendent se soumettre pour l'exécution du transport des maïs dont s'agit à toutes les prescriptions de l'acte du Congrès des États-Unis du 13 février 1893, connu sons le nom de *Harter Act*;

Mais que chacune des parties, interprétant dans un sens différent la portée de certains articles, entend pouvoir exciper des stipulations de la dite loi pour se soustraire au fardeau de la preuve;

Attendu, sur ce point, qu'il paraît tout au moins contestable que le *Harter Act* envisagé en tant que convention et appliqué dans l'ensemble de ses dispositions, édicte, dans un sens général et absolu et en dehors des points énumérés par l'article 4, une responsabilité de plein droit contre le navire et en faveur des réclamateurs et oblige le capitaine et l'armateur, pour être exonérés des avaries de la cargaison, à prouver :

1° Que le navire était en bon état de navigabilité;

2° Que les avaries sont le résultat d'une fortune de mer, d'un cas fortuit ou d'un vice propre;

Attendu, en ce qui concerne l'article 4, lequel oblige le capitaine à reconnaître sur le connaissement l'ordre ou l'état apparent de la marchandise qui lui est confiée, que Goldstuck-Hainzé et Cie soutiennent avec raison que les maïs ont été

Digitized by Google

embarqués en bon ordre ou état apparent, puisque sur ce point aucune mention n'existe sur le connaissement;

Mais attendu que la constatation du *good order or apparent condition* vise surtout des marchandises emballées et ne peut avoir dans tous les cas qu'une valeur relative lorsqu'il s'agit d'une marchandise de nature éminemment fermentescible, telle que le maïs et pouvant contenir en elle-même des germes de fermentation susceptibles de se développer en cours de route;

Que dès lors le capitaine ne peut pas être déclaré de plein droit responsable des avaries en vertu des dispositions de l'article 4;

Attendu, en fait, que Goldstuck-Hainzé et Cie apportent la preuve que la détérioration et l'échauffement des maïs dont s'agit sont dus à un mauvais arrimage et à une installation défectueuse du navire;

Que cette preuve résulte, plus qu'à suffire, tant des constatations faites par les experts nommés par le Tribunal que des renseignements qui ont été fournis par des spécialistes que les experts ont consultés en vertu de la mission qui leur avait été confiée;

Que, d'une part, en effet, les experts, après avoir procédé à un examen minutieux de la marchandise, affirment, de la façon la plus catégorique, que les avaries dont sont atteints les maïs litigieux « ne proviennent ni de vice propre, ni d'un « défaut de maturité et de siccité à l'embarquement, ni d'un « séjour dans un endroit humide, mais qu'elles sont la consé- « quence d'événements qui lui sont absolument étrangers et « indépendants de sa nature »;

Que, d'autre part, ils ont reconnu que les installations des cales 3 et 4 étaient défectueuses;

Que, notamment, dans la cale n° 3 où ils ont constaté un bloc de maïs échauffé situé le long de la cloison arrière, séparative des soutes transversales, la dite cloison était dépourvue de toute garniture réglementaire;

Que dans la cale n° 4, qui tout entière était dans un état d'échauffement caractérisé, l'avant de la niche d'entrée des tunnels qui fait corps avec la machine n'était pas pourvu des garnitures de bois réglementaires;

Qu'il en était de même sur la cloison de la machine et qu'en outre il n'existait sur le dessus de cette niche qu'un nombre insuffisant de nattes;

Digitized by Google

Qu'enfin les écoutilles et ventilateurs étaient dépourvus de toute espèce de garniture ;

Attendu, en ce qui concerne l'installation défectueuse, qu'il est démontré, d'autre part, que la chaleur rayonnante dégagée par les deux tuyaux de vapeur et plus particulièrement par le tuyau de prise de vapeur, courant le long du tunnel et fixés sur la cloison étanche, a dû, en se transmettant à la dite cloison étanche, l'échauffer au point de produire la détérioration des marchandises placées dans la cale contre cette cloison ;

Que cette présomption devient une certitude si l'on se rend compte que les tuyaux de vapeur n'étaient, par suite d'un vice d'installation, séparés de la cloison étanche que par un espace de 4 à 5 centimètres, que les maïs se trouvaient en contact direct avec la tôle et que le tuyau de vapeur était dégarni, sur une certaine longueur, de la matière isolante qui a précisément pour but de remédier au rayonnement de la chaleur ;

Attendu enfin qu'il y a lieu de retenir que tous les maïs embarqués provenaient du même élévateur ; que, par conséquent, ils étaient dans une condition identique et que seuls, pourtant, les maïs de la cale n° 4, exception faite pour le rocher d'avarie constaté dans la cale n° 3 et dont la cause a été parfaitement définie, ont présenté des avaries graves d'échauffure, ce qui démontre bien que les maïs dans leur ensemble n'avaient au départ aucune prédisposition à la fermentation, et que l'échauffement doit être attribué à une cause étrangère à la nature de la marchandise ;

Attendu qu'il est ainsi établi que l'armateur du *Montezuma* a, comme armateur et comme arrimeur, commis une faute, et que cette faute a eu pour conséquence l'avarie de la marchandise ; qu'il doit, par suite, en être tenu responsable ;

Attendu qu'il appartient dès lors au capitaine Jones et à la Compagnie Cunard, pour se soustraire à la responsabilité qui leur incombe, de démontrer que les avaries dont s'agit proviennent de fortune de mer, cas fortuit ou vice propre et que les fautes relevées à leur charge y sont par suite restées étrangères ;

Attendu que cette preuve n'est pas faite et n'est même pas offerte ;

Que le capitaine Jones et la Compagnie Cunard se bornent à opposer aux constatations de fait des experts des allégations purement hypothétiques appuyées par une note de l'Institut

Digitized by Google

agronomique, laquelle, loin de faire échec au rapport des experts, ne fait, au contraire, que le confirmer sur les points essentiels en ce qu'elle déclare :

1° Que le maïs a été embarqué à maturité ;

2° Qu'il a été impossible à l'Institut agronomique, vu le temps écoulé entre le moment où les échantillons ont été prélevés et celui où ils lui ont été remis, de se prononcer sur le défaut de siccité à l'embarquement ;

Qu'il échet, dans ces conditions et les chiffres mêmes du rapport n'étant pas contestés, d'en prononcer l'homologation;

Par ces motifs,

Dit et juge Goldstuck-Hainzé et Cie bien fondés dans leur action ;

Déclare le capitaine Jones et la Compagnie Cunard ès qualités responsables des avaries survenues aux maïs faisant l'objet du litige ; les condamne conjointement et solidairement à payer à Goldstuck-Hainzé et Cie :

1° Le montant des réfactions indiquées dans le rapport des experts ;

2° Les frais de classement, gardiennage, séjour à quai et autres à fixer par état et ce dans les limites où ils ont été rendus nécessaires par la présente instance ;

Les condamne en outre, sous la même solidarité, en tous les dépens. »

Du 23 septembre 1903. — Prés. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Guillot et de Grandmaison, avocats (1).

Observation. — Le Tribunal de commerce du Havre a rendu à la même date un jugement posant les mêmes principes dans une affaire Balier frères et Cie c. capitaine Murray et Compagnie Cunard, navire : *Montréal*.

L'application de l'*Harter Act* soulève une question de preuve des plus délicates que le Tribunal de commerce du Havre ne paraît pas avoir très explicitement tranchée. D'ailleurs, il ne semble pas qu'il y ait à distinguer, pour la solutionner, suivant que l'*Harter Act* est appliqué comme loi obligatoire régissant le connaissement créé aux Etats-Unis, ou comme convention par suite d'une référence du connaissement.

L'*Harter Act* met à la charge de l'armateur les pertes ou

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

avaries résultant de négligences, fautes ou défauts dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable des marchandises, l'armement, l'équipement, l'approvisionnement et la préparation convenable du navire (art 1 et 2). Mais, lorsque l'armateur a fait diligence (*due diligence*) pour que le navire soit à tous les points de vue en état de tenir la mer et qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné, d'une part il est exonéré de toute responsabilité pour pertes ou avaries résultant de fautes ou d'erreurs du capitaine *in navigation or in the management*; d'autre part ni l'armateur, ni le capitaine ne sont responsables des pertes ou avaries occasionnées par fortune de mer, force majeure ou vice propre de la marchandise (art. 3). Enfin l'armateur et le capitaine sont tenus de délivrer un connaissement mentionnant les marques, le nombre ou la quantité, le poids déclaré ou fixé par le capitaine, l'ordre ou état apparent de la marchandise (art. 4). Voyez le texte de l'*Harter Act*, ce Rec., VIII, p. 632 ; Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 245.

Dans ces conditions, à qui incombe le fardeau de la preuve? Lorsqu'une perte ou une avarie est constatée au débarquement. est-ce au réclamateur à prouver, à l'encontre de l'armateur et du capitaine, l'une des fautes dont ils sont responsables aux termes des articles 1 et 2 ? Ou bien est-ce à l'armateur et au capitaine à justifier de la *due diligence* et de la fortune de mer ou du vice propre de la marchandise ? En d'autres termes, l'armateur et le capitaine sont-ils de plein droit présumés responsables de la perte et des avaries ?

En ce qui concerne la *due diligence* pour que le navire soit en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné, il semble que l'article 3 mette la preuve à la charge de l'armateur. puisque cette *due diligence* est la condition à laquelle l'*Harter Act* subordonne l'irresponsabilité du navire. Tel est du moins le système qui paraît avoir prévalu dans la jurisprudence américaine. Voyez Cour du district sud de New-York, 18 septembre 1900, ce Rec., XVI, p. 710 ; Cour du district ouest de New-York, 13 juin 1903, *ibid.*, XVIII, p. 574; voyez également dans ce sens Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 525. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 478 et les notes sous ces décisions.

Digitized by Google

D'ailleurs, l'état du navire sera souvent facile à constater et le juge peut, à cet égard, baser sa conviction sur diverses présomptions de fait. Voyez Cour du district sud de New-York, 29 décembre 1900, *ibid.*. XVI, p. 874 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 19 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 710.

En ce qui concerne les causes d'avaries autres que le mauvais état du navire. on invoque, en faveur de la responsabilité de plein droit du navire, l'article 4 de l'*Harter Act* et les principes généraux du droit :

Aux termes de l'article 4, le connaissement doit mentionner l'ordre ou état apparent (*apparent order or condition*) de la marchandise. A défaut de mention, la marchandise doit, semble-t-il, être considérée comme ayant été reçue en bon état apparent. Comp. Bordeaux, 1er mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 197; Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 478.

Dès lors, dit-on, n'est-ce pas à l'armateur et au capitaine, pour dégager leur responsabilité, à prouver la fortune de mer ou le vice propre de la marchandise? Comp. Havre, 6 mars 1894, *ibid.*, X, p. 236 ; Rouen, 31 juillet 1895, *ibid.*, XI, p. 312 ; Havre, 6 mars 1894, *ibid.*, X, p. 236 ; Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 478 et les notes sous ces décisions.

La même question peut se poser sous l'empire de la législation française, lorsque le connaissement ne contient aucune clause d'exonération. On admet alors, d'après les principes généraux du droit, que le navire qui a reçu la marchandise sans réserves est responsable des avaries constatées au débarquement, sauf à lui à démontrer que les avaries ne sauraient lui être imputables. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, t. V, nos 733 et 735 ; Havre, 12 mars 1888, ce Rec., IV, p. 33 et la note; Anvers, 17 juin 1892, *ibid.*, IX, p. 584 ; 29 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 140 ; Gênes, 23 juin 1893, *ibid.*, X, p. 346 ; Haute Cour de justice, 20 et 21 juin 1894, *ibid.*, X, p. 459 ; Tables décennales, vo *Capitaine*, nos 599, 600.

Mais, comme le décide le jugement rapporté, il semble bien que la constatation du bon état apparent n'a qu'une portée relative lorsqu'il s'agit de marchandises pouvant contenir des germes de fermentation ; aussi la plupart des décisions rendues à propos de chargements de cette nature sont-elles plutôt motivées en fait sur des constatations d'experts.

Digitized by Google

Voyez Aix, 8 juin 1886, *ibid.*, II, p. 322 ; Rouen, 11 août 1886, *ibid.*, II, p. 647 : Anvers, 18 mars 1886, *ibid.*, IV, p. 188 ; Catane, 27 novembre 1885, *ibid.*, III. p. 228 ; Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900, *ibid.*, XVIII, p. 735.

D'ailleurs, la mention sur le connaissement de l'état apparent ne concerne que l'état extérieur. Voyez Marseille, 15 novembre 1894, *ibid.*, X, p. 457 et la note; Havre, 25 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 184 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

9 mars 1903

Vente « coût, fret et assurance, paiement comptant contre documents ». Acheteur. Remise des documents. Livraison. Paiement. Obligation. Marchandise. Défaut de qualité. Recours ultérieur.

En matière de vente « coût, fret et assurance, paiement comptant contre documents », l'acheteur est strictement tenu de payer contre remise des documents et de se livrer de la marchandise, sans pouvoir auparavant faire procéder à une vérification de la qualité, sauf à exercer ultérieurement son recours contre le vendeur si la marchandise n'est pas conforme aux accords.

HEYMANN ET RIEBENSHAM C. CHANGEUR.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Changeur a acheté à Heymann et Riebensham 100 sacs haricots caf Bordeaux, paiement comptant contre documents ;

Attendu que dans les ventes de cette nature, l'acheteur est strictement tenu de payer contre remise des documents et de se livrer de la marchandise, sauf à exercer ultérieurement son recours contre le vendeur si la dite marchandise n'est pas conforme aux conditions du marché ;

Attendu que cette règle a été consacrée par plusieurs décisions et notamment par deux jugements du Tribunal de commerce du Havre du 8 juillet 1891 et du 16 mars 1898; que par suite Changeur ne saurait valablement soutenir qu'il

Digitized by Google

peut procéder à une vérification de la marchandise avant la double opération du paiement et de la remise des documents et qu'il a commis une faute en refusant de s'acquitter, entre les mains du Crédit Lyonnais, du montant de la somme due ;

Attendu néanmoins qu'il convient de faire droit à la demande de Changeur en ce qui concerne l'expertise ;

Par ces motifs,

Condamne Changeur à payer à Heymann et Riebensham la somme de 2.404 fr. 25 en échange des documents et ce avec intérêts de droit à partir de la sommation, le condamne de ce chef en tous les dépens dans lesquels seront compris le coût de la sommation et l'enregistrement des documents ;

Et, faisant droit sur la demande d'expertise, renvoie les parties devant M. X., expert, qui aura pour mission d'examiner les haricots, objet du litige, de dire s'ils sont de qualité loyale et marchande et conforme aux conditions du marché ; de dire, en cas de non conformité, s'il y a lieu à réfaction, et dans l'affirmative d'en fixer l'importance... »

Du 9 mars 1903. — Prés. : M. Saulière; plaid. : Mes Besse et Bouvet, agréés.

Observation. — Voyez dans ce sens Marseille, 14 janvier 1896, *M.*, 96. 1. 96; Havre, 8 juillet 1891, *H.*, 91. 1. 219; 16 mars 1898, *H.*, 99. 1. 67. Comp. Rouen, 23 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 298 et la note. Il a cependant été jugé que la vente « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre documents » est soumise à la condition résolutoire pour le cas où la marchandise livrée est de qualité inférieure à celle prévue aux accords et que l'acheteur peut à ses risques et périls suspendre l'acceptation et le paiement des traites pour faire constater cette infériorité de qualité. Voyez Rouen, 4 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 804, avec la jurisprudence de la Cour de cassation en note. Comp. dans le même sens Havre, 1er juin 1896, *H.*, 97. 1. 155.

Sur les cas où la résiliation peut être admise, voyez Marseille, 3 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 688 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

25 juin 1903

Vente sur embarquement. Désignation du navire. Acceptation par l'acheteur. Transformation du marché. Vente par navire désigné. Acheteur. Note de la désignation à titre d'indication seulement. Défaut d'acceptation. Absence de transformation du marché. Vendeur. Obligation de livrer. Perte du navire. Inexécution du marché. Responsabilité. Différence des cours.

Navire : « Pantaleimon ».

En cas de vente sur embarquement, la désignation du navire faite par le vendeur ne peut transformer le marché en vente par navire désigné, qu'avec l'acceptation expresse ou tacite de l'acheteur.

Il n'y a pas acceptation de la part de l'acheteur qui déclare noter la désignation à titre d'indication seulement.

Le vendeur reste donc tenu de l'obligation de livrer et en cas de perte du navire il est responsable de l'inexécution du marché et doit à son acheteur la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise.

BOCCARA ET FILS C. HUILERIE ET SAVONNERIE DE LURIAN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, le 15 novembre 1902, Boccara et fils ont verbalement vendu à l'Huilerie et Savonnerie de Lurian 400 à 500 tonnes grignons d'olives du Levant, de qualité déterminée, pour livrer et recevoir au débarquement du ou des navires chargés dans le courant des mois de février, mars ou avril lors prochains ; que, le 31 mars, Boccara et fils ont désigné à leur acheteur le voilier *Pantaleimon* comme porteur de la marchandise ; que, répondant le lendemain à cette désignation, l'Huilerie et Savonnerie de Lurian disait à ses vendeurs : « Nous en prenons note à titre d'indication seulement » ;

Attendu que le navire *Pantaleimon* a fait naufrage le 18 avril sur la côte italienne, à la pointe de Torre-Olevola ; que la question qui se pose aujourd'hui est de savoir contre

Digitized by Google

qui, des vendeurs ou de l'acheteur, doit être prononcée la résiliation du marché, soit, en d'autres termes, d'apprécier si les parties, aux dates des 31 mars et 1er avril, ont transformé la vente sur embarquement en un marché par navire désigné ;

Attendu que la modification aux accords primitifs dont voudraient se prévaloir Boccara et ses fils n'aurait pu avoir lieu qu'en suite de l'assentiment exprès ou tacite de l'acheteur à qui ils désignaient le navire porteur de la marchandise : que le dit assentiment ne s'est point produit en l'espèce ; qu'au contraire l'Huilerie et Savonnerie de Lurian, en prenant soin d'aviser ses vendeurs qu'elle notait leur désignation seulement à titre d'indication, a bien manifesté sa volonté de n'apporter aucun changement aux conditions ni à la nature du marché précédemment intervenu ; qu'en l'état elle est en droit de faire supporter à Boccara et fils les conséquences de l'inexécution du marché ;

Par ces motifs,

Déboute Boccara et fils de leur demande en résiliation pure et simple du marché du 15 novembre 1902 et, faisant droit aux fins reconventionnelles de l'Huilerie et Savonnerie de Lurian, déclare résilié aux torts et griefs des dits Boccara et fils le marché susvisé ; les condamne à payer à leur acheteur la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise à la date du 25 avril, jour de la citation introductive d'instance, tel qu'il sera établi par le certificat du Syndicat des courtiers inscrits près la Bourse de Marseille, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 25 juin 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Valensi et Bergasse, avocats.

Observation. — Voyez Marseille, 5 juin 1903, ce Rec., XIX, p. 237 et la jurisprudence en note.

En cas de résiliation de la vente sur embarquement aux torts du vendeur, le Tribunal de commerce de Marseille accorde à l'acheteur pour le règlement de la différence des cours, un droit d'option entre trois dates, savoir : le dernier jour du délai d'embarquement, la date de l'arrivée probable de la marchandise chargée ce jour et la date de la demande en justice. Voyez Marseille, 4 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 93 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

6 juillet 1903

Abordage. Règlement international. Vapeur et voilier. Vapeur. Manœuvre obligatoire. Voilier. Obligation de conserver route et vitesse. Abordage. Vapeur. Présomption de faute. Absence de preuve contraire. Responsabilité.

Navires : « Aimée-Louise » et « Guasco ».

Aux termes des articles 20 et 21 du Règlement international du 21 février 1897, le navire à vapeur, rencontrant un navire à voiles, a seul l'obligation de manœuvrer pour s'écarter du voilier, qui doit conserver sa route et maintenir sa vitesse.

Il en résulte, en cas d'abordage, une présomption de faute à l'encontre du navire à vapeur, qui ne peut dégager sa responsabilité qu'en prouvant la faute du voilier.

GIULI ET L'ETAT FRANÇAIS C. MOLUCCI ET FERRONI.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 18 février 1903 vers 4 h. 45 du matin, entre Bandol et le cap Cicié, le brick français *Aimée-Louise*, capitaine Giulani, du port de Marseille, porteur d'un chargement de charbon et faisant route sur Ajaccio, a été aborbé et coulé par le vapeur italien *Guasco*, capitaine Ferroni, venant en sens inverse ;

Attendu que le temps était clair, la mer belle et la brise faible ; qu'il n'est pas contesté que les feux de position des deux navires étaient allumés ;

Attendu que, d'après le Règlement du 21 février 1897 sur les abordages, le navire à vapeur rencontrant un navire à voiles avait seul l'obligation de manœuvrer pour s'écarter du voilier ; que ce dernier devait conserver sa route et maintenir sa vitesse ;

Attendu que la jurisprudence, interprétant ces prescriptions, en a fait résulter dans le cas d'abordage entre un voilier et un vapeur, une présomption de faute à l'encontre de ce dernier, qui pour dégager sa responsabilité doit faire la

Digitized by Google

preuve positive d'une faute commise par le voilier, ayant entraîné la collision ;

Attendu que le capitaine Ferroni du vapeur *Guasco* prétend s'être conformé aux règlements ; qu'apercevant le feu rouge du voilier, il déclare être venu sur tribord pour s'écarter de sa route ; que la collision eût été certainement évitée si, par une manœuvre incompréhensible, le voilier n'avait fait une brusque évolution sur bâbord et n'était venu en quelque sorte se jeter sur le *Guasco* en lui coupant la route et lui présentant son flanc tribord avant ;

Attendu que la manœuvre reprochée au capitaine de l'*Aimée-Louise* est peu vraisemblable, sinon impossible à admettre, si l'on considère que le *Guasco*, vapeur d'une marche relativement rapide, en venant sur tribord quelques minutes avant l'abordage, comme le prétend son capitaine, aurait gagné assez de terrain à droite pour ne pouvoir être rejoint par un voilier sans vitesse ;

Que, en effet, les renseignements donnés par les sémaphores voisins du lieu de l'évènement concourent à démontrer qu'au moment de l'abordage il n'existait aucune brise bien établie pouvant imprimer à un voilier une vitesse appréciable ; qu'il y a tout lieu de croire au contraire, comme il appert des dépositions du capitaine et de l'équipage de l'*Aimée-Louise* devant les commissions d'enquête, que le voilier était presque étale, ne gouvernant pas, faute de brise, et retenu par une légère houle contraire du sud-sud-est ;

Attendu, il est vrai, que le capitaine de l'*Aimée-Louise* a déclaré, non pas dans son rapport de mer, mais devant la commission d'enquête, qu'au dernier moment, lorsque l'abordage était imminent sur tribord, il a tenté une lofée sur bâbord en mettant toute la barre à tribord, mais il ajoute que, faute de brise et par suite de la houle, le navire n'a pas obéi, que la manœuvre n'a pu être exécutée et que l'abordage a eu lieu immédiatement après ;

Attendu que, en prenant cet aveu du capitaine de l'*Aimée-Louise* sans le diviser, il en résulterait seulement que le dit capitaine, voyant que le vapeur continuait à venir sur lui, a tenté une manœuvre *in extremis*, qui n'a eu aucune conséquence et que, dans tous les cas, il serait difficile de lui reprocher ; que cette manœuvre ne l'aurait constitué en faute que si elle avait été faite dans les conditions alléguées par le capitaine Ferroni et déjà appréciées ci-dessus ;

Digitized by Google

Attendu que le Tribunal est encore frappé par ce fait que le capitaine du *Guasco*, si véritablement il a aperçu l'*Aimée-Louise* en temps utile et fait pour l'éviter sa prétendue manœuvre sur tribord, a complètement omis de se conformer aux dispositions de l'article 28 du Règlement en indiquant sa manœuvre par un coup de sifflet bref ; qu'il ne mentionne d'ailleurs pas avoir à aucun autre moment fait usage du sifflet ou de la sirène ; que, s'il l'avait fait, il aurait montré au voilier qu'il avait été aperçu, rassuré le capitaine et l'équipage du dit voilier et prévenu toute manœuvre *in extremis ;*

Attendu en résumé qu'il semble démontré par l'ensemble des circonstances de la cause que le capitaine et l'équipage du *Guasco* ont complètement manqué de vigilance, qu'ils n'ont rien fait en temps utile pour éviter le voilier; que, dans tous les cas, ne faisant point la preuve suffisante d'une faute imputable au voilier, ils tombent sous le coup de la présomption établie par la jurisprudence ; qu'il y a donc lieu de déclarer l'armateur et le capitaine du *Guasco* seuls responsables de l'abordage ;

Attendu que l'Etat, propriétaire de la cargaison de l'*Aimée-Louise*, a introduit la même action en responsabilité ; qu'il y a lieu de joindre sa demande à celle de M. Giuli, propriétaire du navire ;

Par ces motifs,

Joint comme connexe les demandes introduites par Giuli et par l'Etat français, déclare Molucci, armateur, et Ferroni, capitaine du *Guasco*, seuls responsables de l'abordage du 18 février 1903, en suite duquel le voilier *Aimée-Louise* a été coulé avec sa cargaison ; condamne les dits Molucci et Ferroni conjointement et solidairement à payer des dommages-intérêts qui seront fixés par état, et pour la liquidation des dits dommages-intérêts, renvoie toutes les parties par-devant M. Cauvet, arbitre-rapporteur ; tous les dépens à la charge de Molucci et Ferroni, y compris ceux du règlement à intervenir. »

Du 6 juillet 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Grandval, Estrangin et David, avocats.

Observation. — Voyez le Règlement international ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, ce Rec., XII, p. 636.

Digitized by Google

On admet en général, en cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, une présomption de faute à l'encontre du vapeur. Voyez conf. Fécamp, 11 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 759 et la jurisprudence en note ; Saint-Nazaire, 21 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 332 ; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chap. III, nos 256 et suiv., p. 322. Comp. Marseille, 5 mai 1903, ce Rec., XIX, p. 96. Voyez cep. Rouen, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 165 ; Gand, 7 avril 1902, *ibid.*, XVIII, p. 729.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

6 juillet 1903

Assurance sur facultés. Police flottante. Compagnie de navigation. Agent autorisé des assureurs. Chargeur. Paiement de la prime d'assurances. Accord définitif. Risques à la charge des assureurs. Chargement sur mahonnes n'appartenant pas à la compagnie. Perte avant la mise à bord et la signature du connaissement. Assureurs. Responsabilité. — Assurances sur facultés. Marchandises sujettes à la casse. Clause « franc de détériorations matérielles sauf abordage, échouement, incendie ». Œufs. Tempête. Chute à la mer. Sauvetage. Casse. Assureurs. Non responsabilité.

Navire : « Saghalien ».

I. — En cas d'assurance par police flottante, lorsque le chargeur a payé une prime d'assurance à l'agent de la compagnie de navigation autorisé des assureurs, pour comprendre la marchandise chargée dans la police flottante, cet accord définitif a pour effet de mettre à la charge des assureurs tous les risques prévus auxquels la marchandise est désormais exposée.

Aussi importe-t-il peu que la marchandise ait été chargée sur des mahonnes n'appartenant pas à la compagnie de navigation pour être transportée à bord et qu'elle se soit perdue avant la mise à bord et la signature du connaissement : l'assureur est responsable de la perte, alors qu'il savait que la compagnie de navigation ne se charge pas du batelage.

II. — En cas d'assurance sur facultés « franc de détérioration matérielle pour les marchandises sujettes à la casse

Digitized by Google

sauf échouement, abordage, incendie », l'assureur n'est pas responsable de la casse des œufs survenue soit pendant la tempête, soit au moment de la chute à la mer, soit au cours du sauvetage.

TOUFIK ABED C. ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 1er décembre 1901, pendant que s'effectuaient les opérations d'embarquement à bord du *Saghalien*, en rade de Lattaquié (Syrie), une tempête dispersa des mahonnes chargées de caisses d'œufs qui avaient accosté le navire ; que la plupart des caisses, appartenant à divers chargeurs furent précipitées à la mer ;

Attendu que les propriétaires de ces marchandises avaient payé à l'agent des Messageries Maritimes une prime d'assurance pour se couvrir des risques de mer aux conditions de la police flottante de la dite Compagnie ; que Toufik Abed, l'un d'eux, réclame aux assureurs la somme de 592 fr. 75, pour 8 caisses d'œufs perdues et 42 autres repêchées dans un état d'avaries que les experts ont apprécié à 20 o/o de la valeur assurée ;

Attendu que les défendeurs prétendraient s'exonérer de tous risques par le motif que, les mahonnes n'appartenant pas à la Compagnie des Messageries Maritimes, le contrat d'assurance ne pouvait sortir à effet qu'à partir du moment où les marchandises transportées se seraient trouvées à bord du *Saghalien* ;

Attendu que l'article 4 des conditions de la police n'implique pas cette restriction ; que les assureurs n'ignoraient point que la Compagnie ne se charge pas du batelage dans la rade de Lattaquié ; que, si le connaissement retenu par la Compagnie n'a pas pu être signé du capitaine, puisque la marchandise n'a pas été mise à son bord, l'accord n'en a pas moins existé entre le demandeur et l'agent autorisé des assureurs pour comprendre la marchandise dans la police flottante ; que cet accord devenu définitif avant le départ des mahonnes a eu pour résultat de garantir tous les risques prévus par la police, auxquels la marchandise se trouverait désormais exposée ; qu'ainsi les défendeurs sont tenus sans conteste de payer à Toufik Abed, leur assuré, la valeur des 8 caisses d'œufs perdues à la mer ;

Digitized by Google

Mais attendu qu'il n'en est pas de même des 42 caisses avariées ; qu'en effet aux termes de l'article 6 de la police, certaines marchandises et notamment celles sujettes à la casse sont assurées « franc de détérioration matérielle », sauf échouement, abordage, incendie ; que ces dispositions s'appliquent bien à l'espèce, l'avarie consistant dans la casse des œufs survenue soit pendant la tempête, soit au moment de la chute à la mer, ou au cours du travail de sauvetage ;

Par ces motifs,

Tenant les conclusions respectives des parties, condamne les assureurs à payer à Toufik Abed, seulement la somme de 288 francs pour la valeur des 8 caisses d'œufs perdues, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 6 juillet 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Borel et Estrangin, avocats.

Observations. — I. — Voyez Marseille, 17 mai 1901, ce Rec., XVI, p. 812 et 814 et les notes ; Aix, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 563. Comp. Marseille, 27 avril 1900, *ibid.*, XV, p. 786 ; 24 juin 1902, *ibid.*, XVII, p. 766 ; Aix, 28 janvier 1903, *ibid.*, XVIII, p. 820 ; Stockholm, 17 février 1902, *ibid.*, XIX, p. 124.

II. — Comp. Marseille, 30 mars 1903, *M.*, 1903. 1. 229.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

23 juillet 1903

Assurances maritimes. Police. Clause : « Risques d'allèges à la charge des assureurs à partir du moment où la marchandise quitte la terre pour transport immédiat à bord ». Navire non arrivé. Séjour sur allèges. Risques non couverts. — Transporteur. Chargement d'avance sur allèges. Risques non assurés. Perte. Responsabilité.

Navires : « Soudan » et « Medjerdah ».

I. — Lorsque, aux termes de la police d'assurances maritimes, « les risques courent à la charge des assureurs du moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée, tous risques d'allèges pour transport immédiat de terre à bord étant à leur charge », il en résulte a contrario

Digitized by Google

que les risques de simple séjour de la marchandise sur allèges, en attendant l'arrivée du navire, ne sont pas couverts par l'assurance.

II. — Mais le transporteur qui, pour les convenances de son trafic, a pris l'initiative de mettre d'avance la marchandise sur allèges et de l'exposer à des risques non couverts par l'assurance, est responsable de la perte de cette marchandise.

BONAVENTURE ESTÈVE C. COMPAGNIE DE NAVIGATION MIXTE ET ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que dans la journée du 14 novembre 1902, Bozzano, négociant à Oran, a remis à la Compagnie de Navigation Mixte 83 fûts de vin pour être embarqués sur le vapeur *Soudan*, à la destination de Bonaventure Estève, à Cette;

Attendu que ce même jour, la marchandise fut mise sur allèges, attendant l'arrivée du *Soudan* annoncée pour la nuit prochaine ; attendu que dans la nuit du 14 au 15, une tempête survint, en suite de laquelle trois des fûts chargés sur allèges furent précipités à l'eau et perdus ; que le *Soudan*, empêché par la même tempête, supprima l'escale d'Oran ; que les 80 fûts restant furent chargés le 16 au soir sur le *Medjerdah* de la Compagnie Mixte, qui les transporta à destination ;

Attendu que le réceptionnaire assigne en paiement des trois fûts perdus dans les conditions ci-dessus ses assureurs et la Compagnie de Navigation Mixte ;

En ce qui concerne les assureurs :

Attendu que ces derniers excipent de la clause de leur police aux termes de laquelle les risques courent à leur charge du moment que la marchandise quitte la terre pour être embarquée, tous risques d'allèges pour transport immédiat de terre à bord étant à leur charge ; qu'ils en font résulter par un argument *a contrario*, qu'ils ne couvrent pas les risques de simple séjour sur allèges ;

Attendu que la clause susvisée est formelle dans ses termes ; que les assureurs ont entendu n'assumer que les risques de transport sur allèges en vue d'un embarquement immédiat, soit lorsque le navire est dans le port; qu'ils ont entendu exclure le cas de l'espèce actuelle où les marchandises ont été

Digitized by Google

mises d'avance sur allèges avant l'arrivée du navire, et se trouvent exposées à un séjour plus ou moins prolongé selon que le navire auquel elles sont destinées arrivera ultérieurement avec plus ou moins de retard ;

En ce qui concerne la Compagnie de Navigation Mixte :

Attendu que, si les assureurs sont dégagés de toute responsabilité, il n'en est pas de même de la Compagnie de Navigation Mixte qui a pris l'initiative, pour les convenances et commodités de son trafic, de mettre d'avance la marchandise sur allèges et de l'exposer à des risques non couverts par l'assurance ; qu'elle a fait cette opération à ses risques et périls et qu'elle en doit supporter les conséquences ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie de Navigation Mixte à payer à Bonaventure Estève la somme de 617 fr. 75, valeur des 3 fûts en litige, avec intérêts de droit ; met les assureurs hors de cause; tous dépens à la charge de la Compagnie de Navigation Mixte. »

Du 23 juillet 1903. — Présid. : M. G. Boyer, prés. ; plaid.: Mes Bergasse, Aicard et Estrangin, avocats.

Observations. — I. — Voyez sur l'interprétation de cette clause, Marseille, 17 mai 1901, ce Rec., XVI, p. 812 et 814 ; Aix, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 563 ; Marseille, 14 décembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 512 ; 20 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 342 et les notes ; Aix, 21 novembre 1900, *ibid.*, XVII, p. 35 ; Stockholm, 17 février 1902, *ibid.*, XIX, p. 124. Comp. Marseille, 6 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p 401.

II. — Comp. Bruxelles, 24 novembre 1890, ce Rec., VI, p. 574.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

15 octobre 1903

Connaissement. Clause. Faculté de transbordement sur un navire de la Compagnie ou un navire étranger. Sens. Transbordement de vapeur à vapeur. Navires de même nationalité. Faculté. Transbordement d'un vapeur sur un voilier. Risques de navigation aggravés. Impossibilité.

Navires : « Fédé » et « Zahra ».

La clause d'un connaissement donnant à l'armateur la faculté de « transborder la marchandise à toute époque sur un de ses navires ou sur un navire étranger » autorise seulement le transbordement de vapeur à vapeur, ou entre deux navires de même nationalité, exposés à des risques analogues, mais non le transbordement d'un vapeur sur un voilier, ce qui aggraverait les risques de la navigation.

Société Générale des Tuileries de Marseille c. Assureurs et Becchi et Calcagno.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Société générale des Tuileries de Marseille a chargé sur le vapeur *Fédé* appartenant à Becchi et Calcagno, armateurs à Savone (Italie), 25.000 tuiles à destination de Jaffa ;

Attendu que le vapeur, ayant supprimé dans son voyage l'escale de Jaffa, a débarqué la marchandise à Beyrouth, où elle a été transbordée sur un petit voilier, le *Zahra*, qui s'est perdu lui-même sans atteindre le port de Jaffa ;

Attendu que les expéditeurs ont cité soit leurs assureurs en paiement de l'indemnité d'assurance, soit les armateurs en paiement de dommages-intérêts, en raison de la perte de la marchandise ;

Attendu que ces derniers excipent tout d'abord de la clause du connaissement leur donnant la faculté de transborder la marchandise à toute époque, sur un de leurs navires ou sur un navire étranger ;

Mais attendu que cette clause doit être entendue dans un sens raisonnable et limité à la faculté de transborder de va-

Digitized by Google

peur à vapeur, soit entre deux navires de même nation exposés à des risques analogues; qu'on ne saurait aller jusqu'à y comprendre le transbordement du vapeur sur un voilier quelconque, ce qui modifierait complètement les conditions et aggraverait singulièrement les risques de la navigation;

Attendu qu'il y a lieu d'admettre d'ores et déjà que le transbordement opéré à Beyrouth sur le voilier *Zahra* constitue une faute caractérisée;

Mais attendu que le Tribunal ne possède pas des éléments suffisants pour apprécier si la faute a été commise par le capitaine et rentre dans le cas de baraterie ou si elle l'a été par les armateurs ou du moins par leurs préposés terrestres; que la solution de cette question de fait est indispensable pour établir les responsabilités encourues par qui de droit;

Attendu que la liquidation de l'indemnité nécessite une instruction préalable à faire par un arbitre-rapporteur; qu'il y aurait donc lieu, en l'état des observations qui précèdent, de donner en outre au même arbitre-rapporteur le mandat de faire toutes les investigations propres à élucider la question de fait ci-dessus spécifiée;

Par ces motifs,

Dit et déclare que c'est à tort que Becchi et Calcagno ont transbordé à Beyrouth la marchandise en litige sur un voilier et, pour la recherche des responsabilités encourues aussi bien que pour la liquidation des dommages-intérêts, renvoie les parties devant M. Cauvet, arbitre-rapporteur, tous dépens réservés. »

Du 15 octobre 1903. — Prés. : M. G. Boyer, président; plaid. : Mes Autran, Estrangin et David, avocats.

Observation. — Il n'existe pas, à notre connaissance, de décisions tranchant explicitement la question solutionnée par le présent jugement. Mais on peut remarquer que la plupart des jugements rendus à propos de clauses analogues supposent un transbordement de vapeur à vapeur. Voyez notamment Douai, 5 décembre 1899, ce Rec., XV, p. 606; Seine, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 614 et les notes sous ces décisions.

La décision du Tribunal de commerce de Marseille n'est qu'une nouvelle application du principe d'interprétation restrictive des clauses d'exonération des connaissements. Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le*

Digitized by Google

contrat de transport et la jurisprudence, ibid., XVII, p. 241. Comp. une autre application intéressante du même principe dans le jugement suivant.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

15 octobre 1903

Connaissement. Clauses d'exonération. Interprétation restrictive. « Transbordement en toute circonstance ». Navires en correspondance approximative. Application. Marchandise. Chargement pour une escale régulière. Autre port. Débarquement arbitraire. Long séjour. Avaries. Capitaine. Armateur. Responsabilité.

Navires : « Fédé » et « Toston-Prince ».

Les clauses d'exonération des connaissements doivent être interprétées dans un sens restrictif.

Ainsi l'expression « transbordement en toute circonstance » doit s'entendre d'un voyage effectué par plusieurs navires en correspondance au moins approximative et combinée d'avance de manière à atteindre un port non desservi.

Mais lorsque la marchandise chargée pour une escale régulière a été arbitrairement débarquée dans un autre port où, avant d'être réembarquée sur un navire de passage, elle a séjourné plusieurs semaines, le capitaine et l'armateur sont responsables des avaries causées par ce retard.

GARIBALDI C. BECCHI et CALCAGNO ET AUTRES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Garibaldi a chargé le 6 décembre 1902, sur le vapeur *Fédé*, capitaine Ralando, appartenant à Becchi et Calcagno, des pommes de terre à destination de Jaffa, où le dit vapeur était annoncé comme devant faire escale ;

Attendu que, par suite des convenances personnelles des défendeurs, l'escale de Jaffa a été supprimée en cours de route ; que la marchandise a été débarquée à l'escale précédente d'Alexandrie ; qu'elle a dû séjourner un temps assez long dans ce port avant d'être réembarquée à destination de

Digitized by Google

Jaffa, d'abord sur un premier vapeur qui a eu des avaries et finalement sur le *Toston-Prince*; que, par suite de ces longs retards, elle est arrivée à Jaffa dans un état tel d'avarie dûment constatée, qu'elle n'a pu être reçue par ses destinataires ; que, en l'état, Garibaldi a cité en remboursement de sa valeur le capitaine et les armateurs et même le courtier maritime ; que ce dernier, absolument étranger aux faits incriminés, doit tout d'abord être mis hors de cause ;

Attendu que les défendeurs à la demande de Garibaldi opposent les clauses du connaissement qui leur réservent le droit de transborder en toutes circonstances ; mais attendu que, si le Tribunal, en l'état de la législation et de la jurisprudence actuelles, est obligé de sanctionner à regret les clauses imprimées des connaissements qui en arrivent graduellement à exonérer les transporteurs de toute responsabilité et, à peu de chose près, de l'obligation même d'effectuer le transport, encore faut-il que les clauses, en cas de litige, soient prises dans leur sens le plus restrictif ;

Attendu que l'expression « transbordement » doit s'entendre d'un voyage effectué par plusieurs navires en correspondance au moins approximative, prévue et combinée d'avance, dans le but d'atteindre au port que le navire chargeur ne dessert pas habituellement ou se trouve dans l'impossibilité temporaire de desservir ; que tel n'est pas le cas de l'espèce, où la marchandise chargée pour Jaffa, escale régulière du navire, a été arbitrairement débarquée dans un autre port, avant l'escale désignée et contrainte d'attendre, pendant plusieurs semaines, un réembarquement sur un navire quelconque de passage ; que, en réalité, le voyage pour la marchandise en litige a été absolument rompu à Alexandrie ; que cette rupture du voyage et les longs retards qu'elle a entraînés ont été la cause manifeste de l'avarie de la marchandise ;

Sur la demande de Becchi et Calcagno :

Attendu que Garibaldi ne méconnaît pas devoir le solde de fret qui lui est réclamé, soit 106 fr. 70 ;

Par ces motifs,

Joignant les instances respectivement introduites par les parties, condamne Becchi et Calcagno et le capitaine Ralando, conjointement et solidairement, à payer à Garibaldi la somme de 1.389 fr. 85, montant des marchandises en litige, déduction faite de 106 fr. 70, solde de fret avec intérêts de droit et dépens, sans autres dommages-intérêts ;

Digitized by Google

Met Crémieux hors de cause et condamne Garibaldi aux dépens de ce chef. »

Du 15 octobre 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Aicard et David, avocats.

Observation. — Sur l'interprétation restrictive des clauses d'exonération, voyez Rouen, 31 décembre 1895, ce Rec., XI, p. 711 ; Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 241. Le Tribunal de commerce de Marseille vient de faire une nouvelle application de ce principe à propos de la clause de « transbordement ». Voyez Marseille, 15 octobre 1903, ce Rec., XIX, p 405 et la note.

En vertu de la clause de « transbordement » le capitaine et l'armateur ne sont pas en principe responsables des retards subis par la marchandise au port de transbordement. Voyez Rouen, 12 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 539 et la note ; 22 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 328. Mais les tribunaux paraissent de plus en plus disposés à exiger que l'armateur et le capitaine n'usent pas d'une manière « arbitraire » de cette faculté Voyez Havre, 2 janvier 1894, *ibid.*, IX, p. 734 ; 19 juin 1894, *ibid.*, X, p. 230 ; Nantes, 9 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 804. La même restriction a été admise en ce qui concerne la clause « autorisant à charger sur navire suivant ». Voyez Havre, 10 mai 1899, *ibid.*, XIV, p. 802 et la note ; Marseille, 30 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 390.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

15 octobre 1903

Vente « coût et fret ». Caractère essentiel. Marchandises. Embarquement. Risques de l'acheteur. — Clause « coût et fret ». Clause « embarquement courant d'un mois ». Clause « paiement sur poids de débarquement après livraison ». Compatibilité. — Vente « coût et fret ». Vendeur. Documents. Connaissement spécifiant la marchandise. Remise avant l'ouverture des panneaux. Obligation. Sanction. Résiliation. Acheteur. Assurance contractée. Primes. Vendeur. Remboursement. Obligation.

Navire : « Haddon-Hall ».

I. — Le caractère essentiel de la vente « coût et fret » consiste en ce que la marchandise voyage aux risques de l'acheteur à partir du port d'embarquement.

II. — La clause « coût et fret » n'est pas incompatible avec les clauses « embarquement courant d'un mois », « paiement sur poids de débarquement, après chaque livraison ».

III. — En cas de vente « coût et fret » le vendeur est tenu de remettre à l'acheteur les documents et notamment le connaissement spécialisant la marchandise, avant l'ouverture des panneaux.

Faute de ce faire, il encourt la résiliation et il doit rembourser à l'acheteur les primes de l'assurance contractée d'après ses indications.

Someck c. Piazza et Rizzi.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le 24 décembre 1902, Someck a vendu à Piazza et Rizzi 500 quintaux environ de millet de Bassorah, nouvelle récolte, qualité marchande et de recette, embarquement courant janvier ou février lors prochains f° 52 o/o kil. en grenier, poids de débarquement, paiement comptant après chaque livraison, coût fret Marseille ;

Attendu que le 6 avril, les vendeurs ont remis à leur acheteur un ordre de livraison par vapeur *Haddon-Hall* ; que

Digitized by Google

l'acheteur a refusé de le recevoir par le motif qu'il n'était pas accompagné des documents, soit notamment du connaissement destiné à spécialiser la marchandise avant l'ouverture des panneaux, conformément aux principes qui régissent les ventes « coût fret » ou « coût, fret et assurance » ;

Attendu que le vendeur prétend que, malgré les mots « coût, fret » employés aux accords, le marché comportait un ensemble de conditions incompatibles avec les ventes « coût fret » et ne constituerait qu'un marché soumis aux règles ordinaires des marchés à livrer au débarquement ; que, par suite, les acheteurs auraient été mal fondés à exiger la remise d'un connaissement distinct préalablement à l'ouverture des panneaux ;

Attendu que la caractéristique essentielle du marché « coût fret » consiste en ceci que la marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur depuis le port de l'embarquement ; que l'existence de ces risques explique la condition imposée au vendeur de spécialiser la marchandise préalablement à l'ouverture des panneaux par la remise d'un connaissement distinct de façon que le vendeur ne puisse pas, après coup, appliquer à son acheteur une marchandise dont il connaîtrait seul l'état d'avarie ;

Attendu qu'il en est tout autrement du marché à livrer au débarquement dans lequel les risques sont à la charge du vendeur ;

Attendu que le système soutenu par Someck se trouve donc catégoriquement infirmé par ce fait que, dans l'espèce actuelle, la marchandise voyageait aux risques de l'acheteur ;

Que Someck serait d'autant plus mal fondé à le contester que, le 19 janvier 1903 en faisant la désignation provisoire du *Haddon-Hall*, il aurait lui-même invité ses acheteurs à soigner l'assurance de la marchandise, en reconnaissant ainsi implicitement que les risques du transport incombaient à ces derniers ;

Attendu, dans ces conditions, que Someck était tenu de remettre à ses acheteurs le connaissement de la marchandise et ce préalablement à l'ouverture des panneaux ; qu'en ne le faisant pas et même en refusant de le faire, il a méconnu ses obligations de vendeur et encouru la résiliation demandée à son encontre ;

Attendu, en outre, que les acheteurs sont fondés à lui réclamer le remboursement de la prime de l'assurance qu'ils ont

Digitized by Google

inutilement contractée sur les indications et l'invitation du vendeur ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins prises par Someck, mais faisant droit aux fins reconventionnelles de Piazza et Rizzi, déclare le marché en litige résilié et condamne Someck à payer à Piazza et Rizzi la somme de 65 fr. 45, montant de la prime d'assurance des marchandises avec intérêts de droit et dépens. »

Du 15 octobre 1903. — Prés. : M G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Estrangin et Borelli, avocats.

Observations. — I. — Voyez Marseille, 27 février 1899, ce Rec., XIV, p. 673 et la note ; Douai, 11 août 1902, *ibid.*, XVIII, p. 8 et 13 et les notes.

II. — Sur la compatibilité entre la clause « coût et fret » et la clause « paiement sur poids de débarquement », voyez Rennes, 27 décembre 1895, ce Rec., XII, p. 271. Comp. Marseille, 15 décembre 1896, *ibid.*, XIII, p. 368. Voyez cependant Havre, 18 décembre 1888, *ibid.*, IV, p. 668. Comp. Marseille, 4 août 1896, *ibid.*, XII, p. 502.

III. — Voyez Marseille, 12 septembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 356 et la jurisprudence en note. Comp. sur l'insuffisance de la remise d'un bon de livraison, Marseille, 4 août 1896, *ibid*, XII, p. 502 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

30 octobre 1903

Assurances maritimes. Police. Clause. Attribution de compétence. Tribunal étranger. Validité. Réceptionnaire. Marchandise avariée. Coréceptionnaire. Responsabilité. Domicile du coréceptionnaire. Tribunal. Action. Assureur. Incompétence. — Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Art. 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Art. 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilite. — Expertise. Réceptionnaire et assureur. Coréceptionnaire et assureur. Autre expertise. Réceptionnaire. Vice propre. Preuve. Expertises. Impossibilité de les invoquer.

Navire : « Eyros ».

I. — Est valable la clause de la police d'assurance maritime attribuant compétence à un tribunal étranger.

En conséquence le réceptionnaire d'une marchandise avariée ne peut assigner son assureur conjointement avec ses coréceptionnaires, responsables de l'avarie, devant le tribunal du domicile de ces derniers.

II. — Le réceptionnaire, dont la marchandise a été avariée par la marchandise d'un coréceptionnaire, n'étant lié avec ce dernier ni par un contrat, ni par un quasi-contrat, ne peut avoir contre lui qu'une action basée sur un quasi-délit conformément aux articles 1382 et suivants du Code civil.

Or ce coréceptionnaire, acheteur « coût, fret et assurance », n'ayant assumé que les risques de route, ne saurait être responsable du vice propre de sa marchandise, antérieur à l'embarquement.

D'autre part, il ne peut être responsable du fait de sa chose aux termes de l'article 1384 du Code civil, puisqu'elle n'est pas sous sa garde, mais bien sous celle du capitaine.

III. — Un réceptionnaire ne peut, pour faire la preuve du vice propre dont serait atteinte la marchandise d'un coréceptionnaire, invoquer ni l'expertise intervenue entre

Digitized by Google

inutilement contractée sur les indicatio
vendeur ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins prises par S
droit aux fins reconventionnelles de Piaz
le marché en litige résilié et condamne
Piazza et Rizzi la somme de 65 fr. 45, n
d'assurance des marchandises avec in
dépens. »

Du 15 octobre 1903. — Prés. : M G. B
Mes Estrangin et Borelli, avocats.

Observations. — I. — Voyez Marseille
Rec., XIV, p. 673 et la note ; Douai,
XVIII, p. 8 et 13 et les notes.

II. — Sur la compatibilité entre la clau
la clause « paiement sur poids de déb
Rennes, 27 décembre 1895, ce Rec., XII,
seille, 15 décembre 1896, *ibid.*, XIII, p
dant Havre, 18 décembre 1888, *ibid.*,
Marseille, 4 août 1896, *ibid.*, XII, p. 502
III. — Voyez Marseille, 12 septembre
p. 356 et la jurisprudence en note. Com
de la remise d'un bon de livraison, M
ibid, XII, p. 502 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

Sur le fait des choses que l'on a sous sa
[illegible] s sont fondés à répondre que la chose
[illegible] ait causé l'avarie, soit leurs marchandises,
[illegible] leur propriété au moment de l'embarque-
[illegible] point sous leur garde, mais sous celle du
[illegible] des transporteurs ;
[illegible] quence que Ferrier de Calvocoressi et Cie
[illegible] l'encontre de leurs coréceptionnaires ;
[illegible] plus, en fait, qu'il n'est nullement démontré
[illegible] allégué sur les graines de chanvre ait été
[illegible] des haricots ; que pour l'établir, il n'a
[illegible] aucune expertise contradictoire opposable
[illegible] que le Tribunal ne saurait se contenter
[illegible] faite entre les demandeurs et leurs assu-
[illegible] présence des réceptionnaires des graines de
[illegible] ne saurait non plus faire état d'une expertise
[illegible] autre part, entre ces derniers et leurs propres
[illegible] expertise dont les demandeurs n'ont pu avoir
[illegible] nt connaissance et qui d'ailleurs ne serait nulle-
[illegible] ante puisqu'elle n'a pas porté sur les marchan-
[illegible] mandeurs ;
[illegible] en résumé que ces derniers pas plus en fait qu'en
[illegible] uvent se prévaloir d'aucune action à l'encontre des
[illegible] naires des graines de chanvre, défendeurs au procès
[illegible] l'avarie de leur lot haricots ;
[illegible] motifs,
[illegible] qui concerne les assureurs, se déclare incompétent et
[illegible] ne Ferrier de Calvocoressi aux dépens de l'incident ;
[illegible] même suite, en ce qui concerne les réceptionnaires
[illegible] raines de chanvre, défendeurs au procès, déboute
[illegible] de Calvocoressi de leur demande et les condamne aux
[illegible] ». »

[illegible] 30 octobre 1903. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Talon,
[illegible] ngin, Bontoux, Gautier et Rouvière, avocats.

[illegible] BSERVATIONS. — I. — Sur la validité des clauses d'attribu-
[illegible] n de compétence à un tribunal étranger, voyez Cassation,
[illegible] février 1898, ce Rec., XIII, p. 605 ; Marseille, 5 février
[illegible] 903, *ibid.*, XVIII, p. 875 et les notes sous ces décisions.

Une partie peut elle se soustraire à une clause d'attribution de compétence en actionnant son cocontractant en même temps qu'un tiers devant le tribunal du domicile de ce der-

Digitized by Google

ce dernier et ses assureurs, ni l'expertise intervenue d'autre part entre lui et ses propres assureurs.

FERRIER DE CALVOCORESSI ET Cie C. ASSUREURS, MOUREN, PROVENÇAL ET AUTRES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Ferrier de Calvocoressi et Cie ont reçu par le vapeur *Eyros* un lot de 1.500 quintaux haricots en état d'avarie ; qu'ils ont fait constater cet état, contradictoirement avec leurs assureurs, par un expert qui a estimé que la marchandise avait été avariée par son contact avec les marchandises voisines, soit divers lots de graines de chanvre qui seraient infectées d'un vice propre ; qu'ils ont cité en remboursement de la dite avarie leurs assureurs conjointement avec les réceptionnaires à Marseille des graines de chanvre ;

En ce qui concerne les assureurs :

Attendu que ces derniers sont fondés à contester la compétence du Tribunal de céans par le motif que leurs polices contiennent une attribution expresse de juridiction aux tribunaux d'Odessa (Russie) ; que la jurisprudence aujourd'hui constante de la Cour suprême reconnaît la pleine validité des clauses de cette nature ;

En ce qui concerne les réceptionnaires des graines de chanvre :

Attendu, en droit, que les demandeurs ne pouvant invoquer à l'encontre de leurs coréceptionnaires aucune action dérivant d'un contrat ou d'un quasi-contrat, ne peuvent fonder leur action que sur l'existence d'un quasi-délit dont la matière est réglée par les articles 1382 et suivants du Code civil ;

Attendu que l'article 1382 édicte le principe général de la responsabilité de l'auteur d'un quasi-délit ; que cette action doit être intentée contre cet auteur personnellement ou ses représentants ;

Attendu en l'espèce, que, en admettant l'existence d'un vice propre, soit d'un vice antérieur à l'embarquement, ce vice serait imputable non pas aux acheteurs des marchandises vendues en caf, qui ne prennent à leur charge que les risques de route, mais bien aux chargeurs de la marchandise qui ne sont pas au procès ;

Attendu que, si les demandeurs invoquent alors l'article 1384, aux termes duquel on est responsable des dom-

Digitized by Google

mages..... causés par le fait des choses que l'on a sous sa garde, les défendeurs sont fondés à répondre que la chose incriminée qui aurait causé l'avarie, soit leurs marchandises, quoique devenues leur propriété au moment de l'embarquement, étaient non point sous leur garde, mais sous celle du capitaine préposé des transporteurs ;

Attendu en conséquence que Ferrier de Calvocoressi et Cie sont sans action à l'encontre de leurs coréceptionnaires ;

Attendu au surplus, en fait, qu'il n'est nullement démontré que le vice propre allégué sur les graines de chanvre ait été la cause de l'avarie des haricots ; que pour l'établir, il n'a été procédé à aucune expertise contradictoire opposable aux défendeurs ; que le Tribunal ne saurait se contenter d'une expertise faite entre les demandeurs et leurs assureurs hors la présence des réceptionnaires des graines de chanvre ; qu'il ne saurait non plus faire état d'une expertise intervenue, d'autre part, entre ces derniers et leurs propres assureurs, expertise dont les demandeurs n'ont pu avoir régulièrement connaissance et qui d'ailleurs ne serait nullement concluante puisqu'elle n'a pas porté sur les marchandises des demandeurs ;

Attendu en résumé que ces derniers pas plus en fait qu'en droit ne peuvent se prévaloir d'aucune action à l'encontre des réceptionnaires des graines de chanvre, défendeurs au procès à raison de l'avarie de leur lot haricots ;

Par ces motifs,

En ce qui concerne les assureurs, se déclare incompétent et condamne Ferrier de Calvocoressi aux dépens de l'incident ;

Et de même suite, en ce qui concerne les réceptionnaires des graines de chanvre, défendeurs au procès, déboute Ferrier de Calvocoressi de leur demande et les condamne aux dépens. »

Du 30 octobre 1903. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Talon, Estrangin, Bontoux, Gautier et Rouvière, avocats.

Observations. — I. — Sur la validité des clauses d'attribution de compétence à un tribunal étranger, voyez Cassation, 1er février 1898, ce Rec , XIII, p. 605 ; Marseille, 5 février 1903, *ibid.*, XVIII, p. 875 et les notes sous ces décisions.

Une partie peut elle se soustraire à une clause d'attribution de compétence en actionnant son cocontractant en même temps qu'un tiers devant le tribunal du domicile de ce der-

Digitized by Google

nier, en vertu de l'article 59 C. pr. civ. ? La négative est généralement admise pour le cas où il s'agit d'une clause compromissoire entre assureur et assuré.

On prétend à l'appui de cette solution que la clause compromissoire rend tous les tribunaux incompétents *ratione materiae*. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1211 ; Aix, 23 mai 1892, ce Rec., VII, p. 664 ; *contrà* Marseille, 19 octobre 1891, *ibid.*, VII, p. 310.

Au contraire en cas de simple clause d'un connaissement attribuant compétence à un tribunal désigné, il a été jugé que l'une des parties assignée par un tiers devant un tribunal différent pouvait y appeler l'autre en garantie. Voyez Marseille, 11 juin 1889, *ibid.*, V, p. 384 ; Caen, 16 avril 1890, *ibid.*, VI, p. 170 et les notes sous ces décisions. Mais on déroge à cette règle en cas de convention formelle à cet égard. Voyez Nantes, 3 décembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 504 ; Alger, 13 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 343 et les notes sous ces décisions.

En dehors de toute clause attributive de compétence, sur la possibilité pour l'assuré d'actionner en vertu de l'article 59 C. pr. civ. l'assureur et le transporteur devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, voyez Cassation, 25 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 483 et la note.

II. — Quelle est la responsabilité que peut encourir un réceptionnaire dont la marchandise atteinte d'un vice propre a avarié la marchandise d'un coréceptionnaire ?

Ce ne peut être, répond la décision rapportée, une responsabilité contractuelle ou quasi-contractuelle, mais seulement délictuelle.

Elle doit donc rentrer dans un des cas d'application soit de l'article 1382, soit de l'article 1384 du Code civil.

L'article 1382 ne pourra être invoqué qu'à la charge par le demandeur de faire la preuve d'une faute précise du coréceptionnaire, ce qui sera presque toujours impossible, le réceptionnaire n'ayant pas ordinairement chargé lui-même la marchandise, dont il ignore le vice propre. La nature du contrat intervenu entre le chargeur et le destinataire semble d'ailleurs indifférente à ce point de vue.

Reste l'article 1384 § 1, aux termes duquel on est responsable des dommages causés par les choses que l'on a sous sa garde et le tribunal écarte cette responsabilité par le motif que la marchandise en cours de route n'est point sous la garde du réceptionnaire, mais plutôt sous la garde du capi-

Digitized by Google

taine. Voyez sur ce point Cassation, 2 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 5 et la note critique ; Cassation, 16 juin 1896 et 30 mars 1897, *ibid.*, XIX, p. 337 et 338, la doctrine et la jurisprudence en note.

III. — Comp. Nantes, 22 janvier 1887, ce Rec., II, p. 693 ; Marseille, 12 juin 1891, *ibid.*, VII, p. 51 ; Douai, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 23 et les notes sous ces décisions ; Cassation, 1er mars 1892, *H.*, 93. 2. 94.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

11 novembre 1903

Vente « coût, fret et assurance ». Documents à remettre à l'acheteur. Connaissement constatant l'embarquement. Police. Connaissement afférant à des marchandises « pour être embarquées ». Marchandise sur quai. Assurance maritime. Risque non couvert. Présentation prématurée des documents. Acheteur. Droit de refus. Résiliation.

Navire : « Australien ».

Il est de l'essence de la vente « coût, fret et assurance » que les documents remis à l'acheteur comme représentation de la marchandise vendue, consistent en un véritable connaissement constatant l'embarquement de la marchandise, et une police d'assurance contre les risques de la navigation.

Manque à ses obligations et doit subir la résiliation le vendeur « caf » qui se fait remettre par le transporteur un connaissement afférent à des marchandises « pour être embarquées ».

L'acheteur a le droit de refuser semblable document quand il lui est présenté avant l'embarquement effectif de la marchandise et que la police d'assurance maritime, qui l'accompagne, ne couvre pas les risques de séjour de la marchandise à quai en attendant l'embarquement.

Wilson Coventry c. Planchon.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Wilson Coventry et Cie demandent la résiliation d'une vente de 30 balles de cochenille, et 24 balles cochenille

Digitized by Google

argent à eux verbalement faite par Planchon et Cie de Marseille en « coût, fret et assurance » Liverpool, argent contre documents, moins 1/4 d'escompte et en conformité d'échantillons ;

Attendu qu'il était entendu que ces marchandises devaient être embarquées sur le plus prochain steamer en partance de Marseille pour Liverpool et que le navire désigné était l'*Australien* de la Compagnie Anchor Line ;

Attendu qu'il résulte des explications des parties que la marchandise fut livrée à Marseille, à l'époque indiquée aux agents de la Compagnie, à quai, que ceux-ci délivrèrent un récépissé d'embarquement au sieur Planchon, que cette pièce qui tint lieu ensuite de connaissement fut adressée en banque à Liverpool et présentée immédiatement à l'encaissement ; que les sieurs Wilson Coventry et Cie, demandeurs au procès refusèrent le paiement, prétendant que le connaissement, dans les conditions où il avait été dressé, n'était pas encore négociable, vu que le steamer *Australien* n'était pas dans le port de chargement quand il avait été signé ; qu'au moment de l'encaissement il n'était même pas encore arrivé à Marseille et que par suite les conditions de la vente « caf » n'étaient pas remplies telles que l'usage les a établies ;

Attendu que, d'après les règles de la vente « caf », le livreur n'est déchargé de ses obligations que lorsque la marchandise est réellement embarquée à bord du navire ; que jusqu'à ce moment tous les risques quels qu'ils soient, même ceux de stationnement sur les quais d'embarquement, doivent rester à la charge du livreur ; que par conséquent MM. Wilson Coventry, sachant pertinemment que les marchandises n'étaient pas encore embarquées, puisque le navire n'était pas encore dans le port de Marseille, étaient fondés à demander à leur livreur que tous les risques quelconques jusqu'au moment de l'embarquement soient couverts par eux ;

Attendu que le connaissement est un acte nettement déterminé par la loi et qui représente entre les mains de l'expéditeur la marchandise confiée au capitaine ;

Que l'on peut donc reprocher à Planchon d'avoir négocié le document avant que cette pièce ait revêtu son véritable caractère et soit devenue le connaissement tel que la loi l'exige ;

Que les demandeurs ne pouvaient souscrire aux prétentions de Planchon sans modifier leur contrat verbal, ce qui aurait

Digitized by Google

pu, en cas d'avarie aux marchandises avant embarquement, leur créer des difficultés avec leurs assureurs ; que, faute par Planchon d'avoir satisfait à la sommation à lui signifiée, il a encouru la résiliation ;

Par ces motifs,

Déclare résiliée la vente dont s'agit aux torts et griefs de Planchon, le condamne à payer à Wilson et Coventry la somme représentant la différence entre le prix convenu de la marchandise et le cours de cette marchandise au jour de la sommation tel qu'il sera fixé par le Syndicat des courtiers de marchandises. »

Du 11 novembre 1903. — Prés. : M. Girard; plaid. : Mes Autran et Ardisson de Perdiguier, avocats.

Observation. — Sur les obligations du vendeur « coût, fret et assurance », voyez Dunkerque, 17 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 28; Gênes, 28 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 224. Comp. Marseille, 15 octobre 1903, *ibid.*, XIX, p. 410 et les notes sous ces décisions.

Les risques ne sont à la charge de l'acheteur qu'après l'embarquement. Voyez Bordeaux, 27 juillet 1893, *ibid.*, IX, p. 484; Marseille, 26 janvier 1897, *ibid.*, XIII, p. 556. Comp. Douai, 11 août 1902, *ibid.*, XVIII, p. 8, 13.

Le jugement rapporté est intéressant à signaler surtout parce qu'il s'occupe pour la première fois d'une pratique vicieuse de certains armateurs, qui consiste à délivrer des connaissements afférents à des marchandises « pour être embarquées » et cela un certain temps avant l'embarquement réel de la marchandise. Cet usage pourra faire naître diverses questions sur la responsabilité que peut encourir l'armateur vis-à-vis des chargeurs ou des tiers à raison des risques d'incendie, d'avarie ou de vol, pendant le séjour de la marchandise à quai, risques qui, sauf exception, ne sont pas couverts par les polices maritimes des chargeurs. Comp. Nantes, 9 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 804 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

20 mai 1903

Assurances maritimes. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg. Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve. Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs. — Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire ». Sens. Séjour au port de destination. Risque couvert par l'assurance.

Navire : « Luigia ».

I. — Aux termes de l'article 102, n° 1, du Règlement général sur les assurances de Hambourg, dans une assurance sur corps « à l'heureuse arrivée », les assureurs ne sont responsables qu'aux cas de perte totale, de délaissement ou de vente du navire pour irréparabilité survenue à la suite d'un sinistre et avant l'arrivée au port de destination.

Le délaissement et la vente du navire pour irréparabilité sont assimilés au cas de perte totale.

La vente du navire pour cause « d'indignité de réparations » n'a pas été prévue par l'article 102, c'est un risque dont ne répondent pas les assureurs.

Lorsque la vente du navire a eu lieu, sans même que l'irréparabilité ou « l'indignité de réparations » soit justifiée et que cette mesure ne peut être attribuée qu'à une faute du capitaine, il n'y a pas perte totale, bien que l'assuré ait été définitivement privé de la disposition du navire; les assureurs ne sont donc pas responsables.

Ils ne le sont pas davantage de la faute du capitaine qui consiste à avoir fait procéder à cette vente injustifiée, car les fautes du capitaine que l'article 66 du Règlement met à la charge des assureurs ne doivent s'entendre que des fautes nautiques.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 253.

Digitized by Google

II. — Dans une assurance sur corps « à l'heureuse arrivée », la clause « et le bon état du navire » n'a pas pour objet d'engager la responsabilité des assureurs pour tous les événements de nature à affecter le bon état de navigabilité du navire, en quelque temps qu'ils se produisent. Elle a simplement pour but de prolonger les effets de l'assurance « à l'heureuse arrivée » pendant des périodes où elle cesse d'ordinaire, c'est-à-dire, pendant le séjour du navire au port de destination et la durée du chargement, lorsque l'assurance a été conclue pour un voyage au port de charge.

C. H. Donner c. Die Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft.

Du 20 mai 1903. — 1re chambre.

Observations. — I-II. — Voyez la décision du Tribunal supérieur hanséatique, objet du présent pourvoi, du 29 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 555 et les notes.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

6 février 1903

Abordage. Navire en marche et navire à l'ancre. Apparition subite d'un banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international. Article 16. Absence d'obligation de stopper. — Navire en marche. Brouillard. Audition sur bâbord avant du signal d'un navire à l'ancre. Inclinaison sur bâbord. Absence de faute. — Collision imminente. Manœuvre du dernier moment. Défaut d'influence. Irresponsabilité du navire abordeur.

Navires : « Itauri » et « Panther ».

I. — L'apparition subite de bancs de brume est un phénomène fréquent près des côtes anglaises. Il se produit par temps clair et l'éclat du soleil empêche de distinguer le brouillard à distance, car il traîne sur la mer où il se confond pour l'œil avec l'eau, tandis que les côtes restent nettes et visibles même de loin.

Par suite, ne commet aucune faute et se conforme aux prescriptions de l'article 16 du Règlement international pour

Digitized by Google

prévenir les abordages le navire qui, alors que le temps est pur et que la vue s'étend à un mille au moins, marche à pleine vitesse, puis, dès la survenance des premières nuées, modère sa vitesse et navigue avec précaution, stoppant même parfois, prêt à jeter l'ancre, quand le brouillard devient trop épais, enfin met la machine à une allure lente, lorsqu'il est complètement enveloppé par le banc de brume.

L'article 16 du Règlement, en effet, n'oblige pas le navire à jeter l'ancre dès qu'il est entré dans le brouillard, et, lorsque la brume est d'intensité variable, qu'elle survient soudain et peut se dissiper aussi rapidement, jeter l'ancre, pour un temps peut-être très court, serait une manœuvre bien pénible, et, surtout près des côtes au moment du reflux, une mesure peu prudente; il est préférable de modérer la vitesse et de naviguer avec précaution.

II. — D'autre part, on ne peut considérer comme une violation du même article, le fait par le navire en marche dans le brouillard d'avoir, en entendant sur bâbord avant le signal de brume d'un navire à l'ancre, incliné sa route sur bâbord.

Autre chose, en effet, est d'avoir devant soi un navire en marche, autre chose un navire à l'ancre. Quand même sa position serait déterminée par le signal qu'il a fait entendre, la route et la vitesse du navire en marche restent inconnues, on ne peut donc savoir quelle manœuvre faire pour l'éviter, tandis que, la position du navire à l'ancre une fois précisée, la manœuvre nécessaire pour modifier la route primitive s'impose comme tout indiquée.

III — Enfin, on ne peut reprocher au navire en marche, en apercevant brusquement devant lui le navire à l'ancre, d'avoir fait machine en arrière à toute vitesse tout en maintenant la barre à bâbord ou de n'avoir pas assez donné sur bâbord.

Ce sont des manœuvres du dernier moment dont on ne peut tenir compte pour apprécier les responsabilités.

Lors donc qu'un abordage s'est produit dans ces conditions entre le navire en marche et le navire à l'ancre, le navire abordeur ne peut être déclaré fautif et condamné à la réparation des dommages soufferts par le navire abordé.

West Hartlepool Steam navigation Co Ltd c. Compagnie allemande de navigation a vapeur « Kosmos ».

Digitized by Google

Du 6 février 1903. — 1re chambre.

Observations. — I. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902, ce Rec., XIX, p. 109 et la jurisprudence en note.

II. — Voyez Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 107 et la jurisprudence en note.

III. — Sur les manœuvres du dernier moment, voyez Bruxelles, 3 janvier 1901, ce Rec., XVI, p. 536 et la jurisprudence en note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

30 septembre 1903

Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Article 66. Navire coulé. Assuré. Obligation de tenter le renflouement. Assureurs. Renflouement. Rôle. Mandataires de l'assuré. Responsabilité. Lenteur. Mauvais choix de l'entrepreneur. Assureurs. Voie de l'adjudication. Droit. Absence de lenteur coupable. Assureurs. Entrepreneur régulièrement choisi. Fautes. Irresponsabilité. Fausse manœuvre. Navire coulé une seconde fois. Renflouement. Retard. Assuré. Absence de droit à indemnité contre les assureurs.

Aux termes de l'article 66 du Règlement sur les assurances maritimes de Hambourg, c'est à l'assuré qu'incombe l'obligation de faire tout son possible pour tenter le renflouement de son navire coulé. Les assureurs ne sont tenus qu'au remboursement des frais exposés.

Si donc les assureurs, après avoir reçu avis du sinistre, se chargent, d'accord avec l'assuré, du renflouement du navire, ils agissent en cette circonstance non pas comme des entrepreneurs à l'égard de l'assuré, mais comme ses mandataires.

A ce titre, ils ne sont responsables que de la lenteur qu'ils auraient mise à faire effectuer le travail, de la manière irrégulière dont ils auraient procédé, et du mauvais choix qu'ils auraient pu faire de l'entrepreneur chargé d'opérer le renflouement.

On ne peut leur reprocher comme un acte de lenteur le fait d'avoir provoqué les offres de plusieurs entrepreneurs et discuté leurs prix, au lieu de confier immédiatement l'entreprise

Digitized by Google

à l'un deux, car, en matière d'assistance les indemnités n'étant soumises à aucune règle fixe et variant sans mesure, c'était leur droit absolu d'agir ainsi, comme s'il s'agissait de leur propre chose.

D'autre part, lorsqu'ils l'ont convenablement choisi, les assureurs ne peuvent avoir à répondre des fautes commises par l'entrepreneur dans son travail.

En conséquence, lorsque, par suite d'une fausse manœuvre au cours des opérations, le navire renfloué a coulé de nouveau et a dû être relevé une seconde fois, l'assuré ne peut demander aux assureurs aucune indemnité pour le préjudice qu'il aurait éprouvé par suite du retard ainsi apporté à lui rendre la libre disposition de son navire.

C. F. W. Umlauff c. Compagnie d'assurances « Rhenania ».

Du 30 septembre 1903. — 4e chambre.

Observation. — Voyez article 66 du Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, ce Rec., XVI, p. 431. Comp. article 30 de la police française d'assurance sur corps, De Courcy, *Commentaire des polices françaises d'assurance maritime*, p. 170; Nantes, 20 février 1897, ce Rec, XIII, p. 341 ; Rennes, 8 mars 1898, *ibid.*, XIII, p. 758 et les notes.

TRIBUNAL RÉGIONAL DE HAMBOURG

2 janvier 1903

Connaissement. Référence à la loi allemande. Application. Connaissement. Rédaction en langue étrangère. Droit allemand. Clauses. Interprétation. Usages du pays. Parties de nationalité différente. Langue étrangère. Sens. Soumission aux usages du pays. — Connaissement anglais. Clause d'irresponsabilité pour « robbers, thieves and barratry... ». Sens. Personnes étrangères au navire. Barratry. Droit anglais. Portée. Vol commis à bord par l'équipage. Inapplication de la clause. Armateur. Responsabilité.

Navire : « Athor ».

I. — Lorsqu'un connaissement, dressé à l'étranger, contient une clause de soumission à la loi allemande, c'est d'après

Digitized by Google

cette loi que doivent être résolues les difficultés nées de l'exécution du contrat de transport.

Mais, suivant le droit allemand, la détermination du sens et de la portée des clauses de ce connaissement, s'il est rédigé dans une langue étrangère, doit être faite, non pas d'après leur signification littérale, mais selon l'interprétation qui leur est donnée dans le pays dont la langue a été employée.

D'ailleurs, le fait par les parties, de nationalité différente, d'avoir choisi pour la rédaction du connaissement qui les lie une langue qui leur est étrangère implique volonté manifeste de s'en référer pour l'appréciation des clauses de ce contrat au sens qui leur est attribué dans le pays dont elles ont emprunté la langue.

Par suite, lorsque le connaissement, comme en l'espèce, passé au Brésil entre un allemand et un belge, est rédigé en langue anglaise, ce n'est pas selon les idées allemandes qu'il doit être traduit, c'est d'après les usages anglais qu'il convient de l'interpréter.

Il en est ainsi d'autant plus que les connaissements anglais contiennent des clauses devenues usuelles, dont la forme est depuis longtemps arrêtée et auxquelles la pratique commerciale et la jurisprudence ont fini par attacher une signification déterminée qui n'est pas toujours dérivée du sens littéral.

II. — Malgré la clause insérée dans le connaissement et portant en faveur des armateurs exonération de responsabilité « for thieves, robbers and barratry... », les armateurs sont responsables des vols commis à bord par l'équipage sur la cargaison en cours de voyage.

D'après la jurisprudence anglaise, en effet, la clause « not responsible for robbers and thieves by land or sea » ne vise que les vols commis par des personnes étrangères au navire.

Quant au mot *barratry*, il n'a pas en droit anglais la signification étendue que donne à l'expression *baraterie* le droit allemand.

En droit allemand, constitue une baraterie tout acte sciemment malhonnête du capitaine ou de l'équipage, auquel l'armateur n'a pas participé ; la baraterie comprend donc le vol commis par l'équipage.

En droit anglais, au contraire, on entend par *barratry* la violation par le capitaine ou l'équipage au détriment de l'ar-

Digitized by Google

mateur des obligations résultant pour eux du contrat qui les lie ; cette définition exclut le vol commis par l'équipage sur la cargaison.

JOHN KRYN C. COMPAGNIE ALLEMANDE DE NAVIGATION A VAPEUR « KOSMOS ».

Du 2 janvier 1903. — 1re chambre civile.

OBSERVATIONS. — I. — Pour l'interprétation des clauses d'un connaissement rédigé dans une langue étrangère, voyez Hambourg, 8 juillet, 9 novembre 1898, ce Rec., XVI, p. 78 ; Bruxelles, 25 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 184 ; Bordeaux, 14 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 302 et les notes sous ces décisions.

II. — Sur le sens en droit anglais du mot *barratry*, voyez Hambourg, 8 juillet, 9 novembre 1898, ce Rec., XVI, p 78 et la note de doctrine et de jurisprudence ; Bruxelles, 25 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 184 et la note de droit international.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit.

HAUTE COUR DE JUSTICE

23 mai 1903

Surestaries. Charte-partie. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des réceptionnaires. Surestaries non dues.

Navire : « Anton ».

Nonobstant la clause de la charte-partie stipulant que le débarquement devra se faire « aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port », si le débarquement a été retardé par l'encombrement des bassins, le défaut de place

(1) Pour les précédents Bulletins, voir ce Rec, XIX, p. 260.

Digitized by Google

à quai et l'impossibilité d'avoir des allèges, par suite de la grève des ouvriers, les réceptionnaires ne sont pas responsables de ce retard et ne peuvent être condamnés à payer des surestaries, bien qu'ils aient désigné eux-mêmes au navire la place de déchargement.

HULTHEN c. C. A. STEWART ET C°.

Une cargaison de bois devait être déchargée à Londres, le navire toujours à flot. Le débarquement devait avoir lieu avec la diligence ordinaire des vapeurs, aussi vite que le navire peut décharger aux heures ordinaires de travail, mais d'après les usages du port de décharge. Des surestaries étaient dues si le navire était retenu au delà du temps fixé. A l'arrivée du navire, les réceptionnaires lui donnèrent l'ordre de débarquer aux Surrey Commercial Docks. Quelques jours furent perdus à raison de l'encombrement du dock et du défaut de place à quai. Il n'y avait pas d'autre bassin où le navire pût débarquer et, à raison de la grève des ouvriers, il était impossible d'avoir des allèges. Les réceptionnaires firent tout ce qui était raisonnablement en leur pouvoir pour décharger rapidement le navire. L'usage de Londres est de débarquer le bois à quai ou sur allèges. L'armateur prétendait que le navire pouvant être débarqué en six jours, l'excédent devait être réglé en surestaries.

La Chambre des Lords, confirmant la décision de la Cour d'appel décide que la clause « aussi vite que le navire peut délivrer » n'est pas l'équivalente de celle précisant un nombre déterminé de jours, et qu'en l'état des circonstances, il n'y avait pas lieu à surestaries.

Du 25 mai 1903. — Chambre des Lords. — Devant le Lord Chancelier et les Lords formant le comité judiciaire de la Chambre ; plaid. : MM. J.-A. Hamilton, K. C. et D.-C. Leck, Robson, K. C. et Loehnis.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, 1903, p. 513 ; la sentence frappée d'appel, Cour suprême de judicature, 15 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 369; Haute-Cour de justice, 5 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 614 et la note. Comp. Marseille, 20 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 138 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

21 juillet 1903

Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans le contrat de transport. « Suing and labouring clause ». Inapplication. Frais de sauvetage de la cargaison. Irresponsabilité des assureurs.

Navire : « Carinthia ».

La « Suing and labouring clause » qui concerne le remboursement par les assureurs des frais exposés pour le sauvetage de la cargaison d'un navire, n'est applicable que dans une assurance sur facultés, elle ne peut être invoquée par l'armateur dans une assurance couvrant la responsabilité qui pourrait résulter pour lui de l'omission de la négligence-clause dans le contrat de transport.

Compagnie Cunard c. Marten.

La Compagnie Cunard avait contracté une police flottante de £ 20.000 pour la couvrir de l'omission de la clause de négligence dans un contrat de transport de 1.500 mulets de la Nouvelle-Orléans à un port de l'Afrique du Sud. Un échouement intervint par la faute du capitaine. Après des tentatives infructueuses de renflouement, le navire se brisa, 900 à 1.000 mulets furent sauvés. La Compagnie réclama à ses assureurs le montant des frais de sauvetage en vertu de la *Suing and labouring clause*, analogue à l'article 30 de la police française sur corps. Cette prétention a été repoussée par M. le juge Walton et par la Cour, ces dépenses n'étant pas à leur avis couvertes par la police.

Du 21 juillet 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaughan Williams, Romer et Stirling ; plaid. : MM. Pickford, K.-C. et Loehnis ; Carver K.-C. et Mackinnon.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, 1903, p. 634, et la sentence frappée d'appel, Haute Cour de justice, 11 août 1902, ce Rec., XVIII, p. 558. Cette décision prouve, une fois de plus, combien l'esprit juridique anglais s'écarte des traditions françaises. Dans l'espèce si, en vertu de la *Suing and labouring clause*, le capitaine n'avait

Digitized by Google

pas sauvé les 900 ou 1.000 mulets exposés à périr par suite de sa faute, ces mulets auraient péri. Cette perte due à une négligence du capitaine aurait été à la charge des assureurs. Et, parce que des frais ont été faits, en quelque sorte pour compte de qui il appartiendra, et qu'ils ont évité la perte, les assureurs ne les remboursent pas. L'esprit de la *Suing and labouring clause* est d'obliger l'assuré à agir comme s'il n'était pas assuré pour diminuer la perte éventuelle de l'assurance. Quelques décisions, comme celles qui précèdent, auraient pour résultat d'amener le retour de la pratique que la *Suing and labouring clause* a eu pour effet de combattre. L'assuré aura intérêt à la perte, du moment que les frais pour la conservation de la chose en risque ne lui seront pas remboursés.

Comparez à cet égard, de Courcy, *Commentaire de la police française,* p. 130 et suiv. *Adde,* sur la valeur de cette clause en droit anglais. Arnould, *On marine insurance,* 7e éd. vol. II, nos 864 et suiv.

HAUTE COUR DE JUSTICE

24 juillet 1903

Assurance maritime. Police. Clause. Avarie commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrètement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Henriette II ».

Lorsque la police d'assurance contient la clause : « l'avarie commune sera payable conformément au règlement étranger, s'il en a été fait, ou d'après les Règles d'York et d'Anvers, si elles sont d'accord avec le contrat d'affrètement », et que la charte-partie stipule : « l'avarie grosse sera réglée d'après les Règles d'York et d'Anvers, toutefois, en cas de jet de la pontée pour le bien et le salut commun, ces marchandises et le fret y afférent seront admis en avarie commune », le règlement

Digitized by Google

fait à l'étranger et admettant le jet de la pontée en avarie commune, conformément aux prescriptions du contrat de transport et malgré la loi du lieu (la loi belge, en l'espèce), et les Règles d'York et d'Anvers qui refusent ce caractère à une telle perte, lie les assureurs qui sont responsables du montant de la contribution.

De Hart c. Compania anonima de Seguros « Aurora ».

Le demandeur propriétaire du vapeur *Henriette II* l'avait assuré à la Compagnie défenderesse avec la clause suivante : « L'avarie commune sera payable conformément au règlement étranger s'il en est fait ; ou d'après les Règles d'York et d'Anvers si elles sont d'accord avec le contrat d'affrètement ». Le navire fut affrété pour transporter une cargaison de bois de Pensacola à Anvers. Dans le commerce du bois du golfe du Mexique, il est d'usage de charger de la marchandise sur le pont, et la clause de la charte-partie stipule : « L'avarie grosse sera réglée d'après les Règles d'York et d'Anvers. Toutefois en cas de jet de la pontée pour le bien et le salut communs, ces marchandises et le fret y afférent seront admis en avarie commune. »

Pendant la traversée, un jet de cette nature eut lieu, et à l'arrivée à Anvers un règlement d'avaries communes intervint. La loi belge, pas plus que les Règles d'York et d'Anvers n'admet en avarie commune le jet de la marchandise chargée sur le pont.

Dans l'espèce, toutefois, le jet fut admis à raison de la stipulation du contrat d'affrètement et, dans les rapports entre armateurs et chargeurs, il était impossible qu'il en fût autrement

Les armateurs du corps étaient-ils responsables du remboursement de la contribution ? M. le juge Kennedy l'a décidé par l'affirmative en disant que les assureurs étaient liés par le règlement fait à l'étranger, conformément à la loi étrangère, prévu par la police.

En confirmant cette décision, les magistrats de la Cour d'appel ont fait remarquer que cette formule n'était pas exacte puisque la loi belge n'admet pas en avarie commune le jet des marchandises chargées sur le pont, et que le règlement d'avaries l'avait admis à raison de la convention de transport.

Du 24 juillet 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaug-

Digitized by Google

han Williams, Romer et Stirling ; plaid. : MM. J.-A. Hamilton, K.-C. et A.-H. Linwere ; Carver K.-C. et de Hart.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, 1903, p. 642, et la sentence frappée d'appel, Haute Cour de justice, 3 octobre 1902, ce Rec., XVIII, p. 560.

Les motifs sur lesquels les juges d'appel se sont appuyés ne nous paraissent pas satisfaisants.

L'hypothèse prévue par la police était double : Règlement fait à l'étranger conformément à la loi étrangère, dans l'espèce la loi belge, ou règlement conformément aux Règles d'York et d'Anvers si ces Règles étaient prévues par le contrat d'affrètement.

Les juges d'appel nous semblent avoir confondu deux ordres d'idées : les rapports de l'armateur et du chargeur, auv termes desquels ils étaient libres d'apporter telles modifications au règlement des avaries ou à leur classement, mais en ce qui concernait uniquement leurs rapports respectifs, et ensuite les rapports entre assurés et assureurs qui étaient régis uniquement par la police.

Dans l'espèce, la police de l'armateur prévoyait le règlement fait au port de reste suivant la loi étrangère, ou le règlement fait suivant les Règles d'York et d'Anvers, quand il était prévu par la charte-partie.

Le règlement fait à Anvers entre chargeur et transporteur, était parfaitement régulier, et ne pouvait être différent en l'état de la charte-partie.

Mais quand l'armateur se retournait vers son assureur, on aurait dû lui répondre : le règlement n'est ni suivant la loi belge, ni suivant les Règles d'York et d'Anvers. Il n'est pas opposable aux assureurs.

Le principe posé par la Cour d'appel ne conduit rien moins qu'à faire admettre en avaries communes, à raison des stipulations d'un contrat d'affrètement auquel les assureurs sur corps sont étrangers, des avaries particulières d'après la loi étrangère ou la loi conventionnelle auxquelles les assureurs et les assurés se sont référés, de sorte qu'en définitive, c'est l'assuré seul par sa volonté unique, manifestée dans un contrat qui est *res inter alios acta* pour les assureurs, qui transforme et modifie les conditions de la police, contrat synallagmatique. C'est là un résultat à notre avis anti-juridique et dangereux comme précédent.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

31 juillet 1903

Assurance maritime. Absence de droit au délaissement pour défaut de perte totale. Dépenses de sauvetage faite par les assureurs. Suing and labouring clause. Assureurs mandataires de l'assuré. Irresponsabilité de l'assuré.

Navire : « Isidoro Antunes »

Bien que l'assuré n'ait pu faire aux assureurs délaissement de son navire, la *constructive total loss* ou perte totale relative n'étant pas établie, en vertu de la « suing and labouring clause » contenue dans la police, les assureurs ne peuvent lui réclamer le remboursement des frais de sauvetage qu'ils ont exposés, car ils ont agi comme ses mandataires.

Crouan c. Stanier.

Le propriétaire du navire *Atonio Antunes* n'avait pu établir qu'il était dans un cas de perte totale relative (*constructive total loss*) donnant ouverture au délaissement. Les assureurs lui réclamaient le remboursement de £ 4.500 pour frais de sauvetage, à l'appui de cette thèse ils invoquaient les précédents du « *Pickwick* » (16, jurist 669) et du « *Solway Prince* » (1896, p. 120).

L'armateur répondait que les assureurs étaient « facteurs, agents ou mandataires » de l'assuré dans le sens de la clause « sue and labour » de la police et que si l'assuré était condamné à payer ces frais, il aurait à son tour le droit de les réclamer aux assureurs en vertu de la clause précitée.

Ce circuit d'actions a été évité par le déboutement des assureurs.

Du 31 juillet 1903. — Division du Banc du Roi. — Devant M. le juge Kennedy; plaid. : MM. J. A. Hamilton, K. C. et Maurice Hill ; Scrutton, K. C. et Loehnis.

Observation. — Voir le texte de la décision *Times law Reports*, 1903, p. 664. Sur la *constructive total loss*, voir Arnould, II, p. 1228. Dans le sens du jugement rapporté, Uzielli C. Boston Marine Insurance C° (15 Q. B. D. 11);

Digitized by Google

Western Insurance Co c. Poole (8 Com. Cas. 108). Comp. Haute Cour de justice, 21 juillet 1903, ce Rec., XIX, p. 428 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

4 août 1903

Assurance maritime. Assurance sur facultés. Marchandise en transit. Police. Clause. Séjour temporaire à quai. Risque couvert. Incendie sur quai. Voyage non terminé. Responsabilité des assureurs.

Navire : « County of Haddington ».

Lorsque la police d'assurance sur facultés contient une clause couvrant les risques du séjour temporaire sur quai de marchandises en transit jusqu'à leur réexpédition, les assureurs sont responsables de l'incendie qui a détruit ces marchandises déposées dans des abris de transit, quelles qu'aient été la durée et la cause du séjour à quai en attendant la continuation du voyage.

THE WESTMINSTER FIRE OFFICE C. THE RELIANCE MARINE INSURANCE Co.

Une cargaison de jute avait été transportée de Calcutta à Dundee. La police renfermait la clause : « y compris le risque de séjour temporaire sur quai jusqu'à ce qu'elles soient délivrées à un navire chargé d'exporter la marchandise, ou à un wharf ou un magasin dans les limites du port ».

Les marchandises arrivèrent à Dundee le 14 avril 1899. Conformément à l'usage du port, elles furent placées sur le quai dans des abris de transit où réglementairement elles n'auraient pas dû séjourner plus de 48 heures, mais où en fait on les laissait séjourner tant que la place ne faisait pas défaut. Les réceptionnaires attendaient, pour réexpédier la marchandise, de l'avoir vendue. Dans l'intervalle la marchandise périt dans un incendie. Des assureurs terrestres chez qui les réceptionnaires l'avaient assurée payèrent le sinistre et se retournèrent contre les assureurs maritimes. Ceux-ci furent condamnés en première instance comme responsables d'un

Digitized by Google

sinistre survenu pendant le temps et dans le lieu des risques. Cette décision a été confirmée.

Du 4 août 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaughan Williams, Romer et Stirling ; plaid. : Sir R. T. Reid, K. C., J. A. Hamilton, K. C., et Leck ; Cohen, K. C., et Wood, Hill.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, 1903, p. 668. Comp. Marseille. 27 avril 1900, ce Rec., XV, p. 786 ; Douai, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 23 et les notes.

HAUTE COUR DE JUSTICE

6 août 1903

Assurance maritime. Assurance sur corps. Armateur. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Insuffisance de provision de charbon. Sacrifice des objets du bord et d'une partie de la cargaison. Innavigabilité relative au départ. Irresponsabilité des assureurs.

Navire : « Gulf of Florida ».

Un contrat d'assurance maritime implique de la part de l'armateur assuré garantie du bon état de navigabilité de son navire.

Lorsque l'assurance est contractée pour un round voyage, le fait que, par suite de l'insuffisance de charbon, il a fallu sacrifier des objets du bord et une partie de la cargaison pour atteindre un port d'escale, constitue un état d'innavigabilité relative du navire au départ, qui dégage les assureurs de toute responsabilité.

Greenock steamship C° c. Maritime insurance C°.

Les armateurs avaient assuré leur navire pour un voyage du Royaume-Uni à la côte occidentale d'Amérique et retour, permis de faire escale etc. En quittant Montevideo le navire fit une provision de charbon insuffisante et pour pouvoir atteindre Saint-Vincent, le capitaine dut brûler des objets du bord et une partie de la cargaison.

Décidé par confirmation de la décision de M. le juge Bigham, que les armateurs garantissaient la navigabilité du

Digitized by Google

navire et que l'insuffisance de la provision de charbon constituant une innavigabilité relative, les assureurs n'étaient pas responsables.

Du 6 août 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaughan Williams, Romer et Stirling ; plaid. : MM. Carver, K. C., et Leck ; J. A. Hamilton, K. C., et Simey.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports,* 1903, p. 680, et la sentence frappée d'appel, Haute Cour de justice, 10 décembre 1902, ce Rec., XIX, p. 260 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par M. A. MAETERLINCK, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

11 février 1903

Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Obligation de modérer la vitesse. Art. 29. Obligation de naviguer avec précaution suivant les circonstances. Brume intense. Courant. Devoir de faire machine arrière et même de mouiller l'ancre. Navire abordeur. Vitesse initiale de 16 nœuds. Brouillard. Vitesse exagérée. Courant. Moment de la collision. Vitesse de 3 nœuds. Impossibilité de s'arrêter dans le rayon visuel. Double violation du Règlement. Faute. Responsabilité. — Abordage. Vitesse du navire abordeur. Appréciation par la gravité des avaries du navire abordé. — Décision disciplinaire. Action civile. Défaut d'influence.

Navires : « Weimar » et « Cœsar ».

I. — Par temps de brouillard, aux termes de l'article 16 du Règlement international pour prévenir les abordages, tout navire doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances existantes.

Cet article ne prescrit pas, il est vrai, en termes exprès,

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 266.

Digitized by Google

l'obligation, pour le navire dans le brouillard, de faire machine arrière, de manière à amortir plus rapidement son erre, et même de mouiller l'ancre, mais l'article 29 du Règlement érige en règle générale que les mesures prescrites ne dispensent en rien de « toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment » ; et il va de soi, dès que la navigation devient trop dangereuse à cause de l'intensité de la brume, surtout pour un navire de grandes dimensions et d'une masse énorme, que l'expérience la plus élémentaire du marin et les circonstances particulières où il se trouve commandent à ce navire de ne pas continuer sa marche et de jeter l'ancre.

Commet donc une faute le navire qui s'engage à pleine vapeur dans le brouillard avec une vitesse excessive de 16 nœuds à l'heure.

Commet une nouvelle faute le même navire qui, naviguant au milieu de la brume dans des parages fréquentés, s'est borné à atténuer sa vitesse, en modérant ou arrêtant ses machines, au lieu d'amortir le plus rapidement possible son erre et de manœuvrer de manière à pouvoir parer à toute éventualité et s'arrêter dans les limites du champ visuel, et qui, sentant sa marche accélérée par un fort courant, n'a pas renversé ses machines pour battre en arrière afin de diminuer la vitesse de trois nœuds, encore exagérée dans cette zone dangereuse, que lui imprimait le courant, et au besoin mouillé son ancre, de sorte qu'au moment même où la collision était imminente, il a conservé ainsi une allure qui ne lui permettait pas de s'arrêter à temps pour l'éviter.

Dans ces conditions, le navire abordeur doit être rendu pleinement responsable des conséquences de l'abordage.

II. — La vitesse du navire abordeur peut s'apprécier d'après la gravité des avaries faites au navire abordé.

III. — L'appréciation des faits au point de vue disciplinaire par les autorités compétentes (en l'espèce, par le pilotage d'Anvers et par le Seeamt de Bremerhaven) ne peut en rien lier le juge qui statue au point de vue des lois civiles

CAP. FORMES C. CAP. GOLLIN ET AUTRES.

Le Tribunal de commerce d'Anvers avait rendu le jugement suivant :

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu le rapport des experts...

Vu l'exploit du 28 mars 1902, enregistré, dicté par le capitaine Gollin, ayant commandé le steamer *Cœsar*, demandeur, tendant à faire déclarer le capitaine Formes, commandant le steamer *Weimar*, défendeur, seul responsable de toutes les conséquences dommageables de la collision survenue entre les dits steamers et à le faire condamner à payer au demandeur, à titre de dommages-intérêts, la somme de 500.000 fr., sauf à libeller et à majorer ou diminuer en cours d'instance ;

Attendu que les causes dictées par les dits exploits sont connexes et qu'il convient de les joindre, à la demande des parties ;

Attendu que le demandeur, capitaine Gollin, persiste à conclure à faire déclarer le capitaine Formes, commandant le steamer *Weimar*, responsable des conséquences de la collision : qu'en l'état de la cause les demandeurs Samuel Friedeberg et Landau et consorts concluent de même à faire déclarer le capitaine Formes, commandant le steamer *Weimar*, seul responsable vis-à-vis d'eux de toutes les conséquences de la collision ;

Attendu que les experts nommés du commun accord des parties, ont émis unanimement l'avis que « l'abordage est « uniquement attribuable à la témérité du *Weimar* pour « avoir continué sa marche dans des circonstances qui ren- « daient la navigation impraticable » ; que, le défendeur, capitaine Formes, combat cet avis ; que pour que le rapport d'expertise puisse être écarté ou que sa force probante puisse être énervée, il devrait être démontré que les experts ont commis une erreur ou que leur opinion est insuffisamment motivée ;

Attendu qu'il importe donc de rappeler les circonstances dans lesquelles a eu lieu la collision, d'en déduire les conséquences et les responsabilités, en s'inspirant des principes et de la jurisprudence en la matière, et en rencontrant successivement les divers moyens opposés par le défendeur, capitaine Formes, et en tenant compte de toutes les circonstances qui seraient de nature à modifier l'appréciation des experts ;

Attendu que tous les intéressés s'accordent à reconnaître que la collision entre le vapeur *Weimar* venant de Flessingue

Digitized by Google

et le steamer *Cœsar*, au mouillage, s'est produite le 21 juillet 1901, entre 9 et 10 heures du matin, aux embouchures de l'Escaut, dans la mer du Nord, à peu près par le travers du phare inférieur de Nieuwe Sluis et à environ un mille au large ;

Attendu que le *Cœsar* avait pris mouillage dans les circonstances suivantes : se rendant à Anvers, il se trouvait le 21 juillet au matin dans la passe de Wielingen, quand vers 3 heures du matin, le temps beau et clair jusqu'à ce moment se voila par la brume ; celle-ci augmentant au point de masquer le feu de Nieuwe Sluis dont le petit phare était alors par le travers, et dont le *Cœsar* entendait la sirène, et la navigation devenant dangereuse, le *Cœsar* arrêta son aire, présenta son ancre et prit mouillage à 3 heures 15 minutes ; il était élongé cap au flux à l'appel de son ancre. Le quart fut continué comme en mer, le premier officier se trouvait sur la passerelle avec le pilote, un homme en vigie sur le gaillard et un autre près de la cloche qui fut sonnée vigoureusement toutes les minutes. A partir de ce moment et jusqu'au moment de la collision on entendit le bruit des chaînes d'ancres de navires qui mouillaient ;

Vers 5 heures, le steamer *Prins Hendrik* venant de Queensborough, dont on avait entendu le sifflet, arrêta et renversa ses machines au son de la cloche du *Cœsar* et sous barre bâbord passa au Sud de celui-ci. Vers 6 heures du matin, sous l'influence du premier jusant, le *Cœsar* évita cap à l'Est ;

Selon le capitaine Gollin et son équipage, l'épais brouillard qui persistait rendait la navigation impraticable ; ceux-ci déclarent qu'il y a eu cependant une légère éclaircie entre 8 heures 1/2 et 9 heures, mais elle ne dura que 5 minutes, et l'ordre donné de se préparer à virer l'ancre fut contremandé ; dès 8 heures du matin le capitaine avait relevé le premier officier sur la passerelle ; un matelot continuait la vigie sur le gaillard, un autre était chargé de sonner vigoureusement la cloche, et, comme c'était dimanche, le restant de l'équipage était libre sur le pont ;

Attendu que la collision survint ensuite dans les circonstances suivantes : vers 9 heures 20 minutes, le *Cœsar* élongé droit au courant de jusant (qui était alors très violent) avait entendu à l'avant bâbord dans la direction de Flessingue le signal de brume (un son prolongé du sifflet à vapeur) d'un

Digitized by Google

steamer (le *Weimar*) ; quelques minutes plus tard nouveau signal de brume du même steamer, le son indiquant qu'il était beaucoup plus près. Le matelot Albert Manno qui sonnait la cloche à chaque minute, avait après le premier de ces signaux, sonné aussitôt à intervalles plus rapprochés et après le second signal, qu'il entendit après avoir encore sonné à 5 ou 6 reprises, sonné la cloche sans interruption. Peu après on entendit crier en allemand, apparemment du *Weimar* : un navire sonne devant à tribord, et presque immédiatement surgit à l'avant bâbord, au milieu du brouillard, le steamer *Weimar* et 5 à 6 secondes après cette apparition, ce vapeur, animé d'une assez grande allure, estimée demi-vitesse, heurta de son étrave la joue bâbord du *Cœsar*, dans laquelle il pénétra sous un angle d'environ 4 rhumbs (40 degrés) à 4 mètres de l'étrave dans le fourcat avant, y pratiquant une ouverture de 18 pieds de profondeur sur 8 pieds de largeur et environ 8 pieds de pénétration transversale dans le pont supérieur. On trouva immédiatement 16 pieds d'eau dans la cale. D'après le pilote du *Cœsar* le choc fut tellement violent qu'on l'entendit de la jetée à Flessingue. Sous le choc violent de la collision celui qui sonnait la cloche fut renversé en arrière sur l'écoutille devant laquelle il se tenait ; le charpentier du *Cœsar* fut également renversé par la secousse sur le pont. La cloison étanche de la cale avant avait cédé sous la pression. Le chargement composé de billes en chêne fut par suite du choc poussé vers le côté opposé, il est entré avec une telle force que le bordé en tôle y faisait saillie ;

La cloison d'abordage s'était brisée sur le coup ainsi que le tank (réservoir à eau) qui se trouvait à l'arrière de cette cloison ;

Vers 11 heures 1/2, à la suite d'une éclaircie, on aperçut le *Weimar* à l'avant bâbord ; après la collision il s'était dégagé en culant et avait disparu dans le brouillard ;

A ce moment il y avait huit autres vapeurs mouillés dans les environs ;

Attendu que d'après la version du capitaine Formes et de son équipage devant les experts, le *Weimar* avait avant que le choc se produisît, navigué dans les circonstances suivantes : Venant d'Anvers pour se rendre à Southampton, le *Weimar* passa devant Flessingue pour y prendre son pilote de mer qui monta à bord vers 9 heures 15 du matin ; il navigua ensuite dans une situation atmosphérique au sujet de

Digitized by Google

laquelle les déclarations ont varié, mais qui d'après le pilote de mer du *Weimar* était un temps couvert, qui était devenu vers l'ouest un épais brouillard ; cette déclaration est confirmée par le pilote anglais de la Manche qui se trouvait à bord du *Weimar* et qui affirme qu'au départ de Flessingue on ne voyait pas la côte en aval de Breskens à cause du brouillard ;

Ces pilotes affirment encore que, quand on eut marché pendant environ 7 minutes à toute vapeur, le navire fut assailli par un épais brouillard. Entendant la sirène de brume de Nieuwe Sluis, et le *Weimar* étant complètement enveloppé par le brouillard, on mit le télégraphe des machines à « attention », puis « half speed » (mi-vapeur). puis « stop » et « préparez l'ancre ». On donna ensuite des signaux de brume au moyen du sifflet à vapeur en laissant l'erre du navire s'amortir et en mettant la barre à tribord toute. Le *Weimar* pointait dans la direction du Sud-Ouest quand on entendit de ce côté le faible son d'une cloche (celle du *Cœsar*). Les machines furent immédiatement renversées à toute vapeur en arrière et cette manœuvre fut annoncée par trois coups brefs. Mais avant que le navire culât suffisamment, il vint en contact avec le *Cœsar* dans les conditions sus-indiquées ;

Attendu que le *Weimar* marchait, de son aveu, à toute vapeur au départ de Flessingue, bien qu'il y eût tout au moins apparition du brouillard à courte distance ; qu'il avait donc une forte erre acquise au moment où il est entré dans le brouillard et où il entendait les signaux de la sirène de Nieuwe Sluis ; qu'à ce moment le *Weimar*, au lieu de prendre immédiatement des mesures préventives d'abordage, a continué témérairement à se porter vers l'Ouest (le capitaine Formes a déclaré lui-même aux experts qu'il avait continué dans l'idée de voir le brouillard se dissiper) ;

Attendu qu'en dehors de la forte allure acquise, le *Weimar* était poussé dans cette direction par un fort courant de jusant ; qu'il pouvait se douter du voisinage d'autres navires qu'il devait toujours s'attendre à rencontrer à cet endroit, un des plus fréquentés de la mer du Nord ;

Attendu qu'il est manifeste qu'il s'est écoulé un intervalle assez long pendant lequel le *Weimar* a continué de naviguer dans la brume. En effet, il résulte de la déposition du pilote anglais de la Manche qu'après l'entrée du steamer dans le brouillard il conversa pendant quelques minutes du côté

Digitized by Google

bâbord avec des passagers quand tout à coup il entendit l'homme de vigie rapporter « un navire à l'avant tribord ». Il se promena alors de bâbord vers le côté tribord du navire pour voir s'il pouvait distinguer quelque chose, entendit le son d'une cloche et vit en même temps un navire tout près de l'avant et immédiatement après la collision eut lieu ;

Attendu que ce qui prouve encore qu'il y a eu, comme le disent les experts, un laps de temps durant lequel le *Weimar* eût pu sans danger exécuter des manœuvres pour éviter l'abordage, laps de temps pendant lequel le steamer a continué à naviguer dans la brume, c'est qu'ainsi que l'a déclaré le pilote anglais de la Manche, « on avait déjà donné à intervalles réguliers (c'est-à-dire d'une minute d'après les déclarations du capitaine Formes ; le règlement, article 15 A arrêté royal du 31 mai 1897, dit : son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus) plusieurs signaux de brume à bord du *Weimar* avant que le pilote descendît de la passerelle, et qu'après que ce pilote fut descendu sur le pont ces signaux furent encore donnés plusieurs fois avant que l'abordage se produisît ; que la navigation pendant un certain temps du *Weimar* dans la brume résulte encore de ce que, alors que le steamer était déjà dans le brouillard, le pilote anglais de la Manche a entendu plusieurs fois le son du cornet de brume de Nieuwe Sluis, avant de descendre de la passerelle et qu'il l'a encore entendu plusieurs fois alors qu'il était déjà descendu sur le pont ; or la sirène se fait entendre toutes les demi-minutes ; enfin, de la version même du capitaine Formes, il résulte qu'avant de renverser ses machines le *Weimar* avait donné, à une minute d'intervalle, au moins une dizaine de signaux de brume au moyen du sifflet à vapeur ; qu'il a donc navigué pendant au moins dix minutes dans la brume ; que l'appréciation des experts que le steamer a navigué témérairement « au petit bonheur » est encore justifiée par cette circonstance que ce n'est qu'après qu'il eut entendu de divers côtés des signaux de brume que le pilote eut une conversation avec le capitaine lui déclarant : « Cela ne va plus, il faut mouiller » ;

Cette déclaration doit être rapprochée de celle du capitaine qui a avoué qu'il avait continué à laisser dériver son navire sous barre tribord dans l'idée que le brouillard pouvait se dissiper. Qu'au moment de la collision la brume était si

Digitized by Google

épaisse que le pilote n'a distingué la silhouette du *Cœsar* qu'à une demi-largeur du navire ;

Attendu qu'au lieu de continuer sa marche, même atténuée, vers l'Ouest, le *Weimar* eût dû amortir le plus possible son erre, et manœuvrer de manière à pouvoir parer à toute éventualité et s'arrêter autant que possible dans les limites du rayon visuel ; que pour continuer sa marche comme il l'a fait, de son aveu, au moins à demi vitesse pendant un certain temps dans la brume, il eût dû être sûr qu'aucun obstacle ne pouvait surgir devant lui ; or il naviguait à un endroit où la plus grande circonspection est indispensable ; le courant de jusant dans toute sa force étant d'environ trois nœuds de vitesse, le *Weimar* eût dû, pour écarter ou diminuer les dangers de collision, conformément à une saine pratique, comme le font observer les experts, renverser ses machines, battre en arrière, puis n'avancer ultérieurement à la faveur du jusant qu'en battant de temps en temps en arrière pour diminuer son erre et au besoin mouiller en pagale, en cas de danger imminent ou de brume tellement épaisse qu'il lui était impossible de s'arrêter à temps pour éviter une collision ;

Attendu que le *Cœsar*, immobile à l'ancre, n'ayant pu voir le *Weimar* qu'à un moment où la collision était devenue inévitable, il ne peut être adressé aucun reproche au capitaine Gollin, alors même qu'il n'aurait pas tenté de prévenir ou d'atténuer le choc, le temps lui ayant matériellement fait défaut, par l'allure de rapprochement du *Weimar* pour tenter une manœuvre quelconque ; que le *Cœsar* étant mouillé et observant les prescriptions réglementaires édictées pour le temps de brume, ne formait aucun obstacle à la navigation ;

Attendu que vainement le capitaine Formes se prévaut de ce qu'aucun texte « formel » ne prescrit aux navires de mouiller par brume intense ; que, si cette mesure élémentaire de prudence, commandée dans certaines circonstances, n'est pas prescrite *in terminis* par les règlements, elle résulte implicitement de diverses dispositions réglementaires ;

L'article 16 de l'Arrêté royal du 31 mars 1897 portant règlement pour prévenir les abordages en mer vise le cas le plus fréquent, celui où il suffit de modérer la vitesse et dit que tout navire par temps de brume doit aller à une vitesse modérée, mais ajoute « en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes » ; c'est ainsi qu'un navire à vapeur qui entend sur son avant le signal de brume

Digitized by Google

d'un navire dont la position est incertaine doit stopper ses machines (article 16, 2e alinéa) et que le Règlement prescrit (article 29) que rien ne peut exonérer un navire ou son équipage d'une négligence quelconque de la part des hommes de veille ou au sujet de toute précaution (y compris celle de mouiller) que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières (notamment la brume épaisse) dans lesquelles se trouve le bâtiment ; qu'enfin l'article 27 du même Arrêté stipule qu'en suivant et en interprétant les prescriptions réglementaires on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat ;

Qu'il se comprend que le législateur se soit référé à la prudence et à l'expérience du marin pour l'appréciation des mesures de salut que les circonstances multiples de la navigation pourraient commander ;

Qu'il lui était impossible d'édicter les règles strictes prescrivant *ne varietur* les mesures à prendre dans un cas déterminé ;

Attendu que la doctrine et la jurisprudence se sont prononcées dans le même sens ;

Que comme le dit G. R. Marsden, *A Treatise on the Law of Collisions at Sea*, 1897, page 444 « In a very thick weather, or great darkness, a vessel is not justified in running through a crowded road stead » et pages 440, 441 « In a fog so dense that it is not possible for a ship to see others in time to avoid them, she is not justified in being under way at all except from necessity, neither art. 16, nor art. 23 justifies her in being under way under such circumstances. »

« In America it was said by the supreme Court of the United States that a steamship must lie to, if she is in a fog in a crowded part of the Sea and cannot go ahead so as to her way, without danger to other vessels ».

Que le code international de l'abordage par F. C. Autran (*verbo* « Abordage fautif ») n° 212 admet également que c'est une faute pour un navire de se trouver en route par brouillard épais sans nécessité, spécialement dans un endroit (environs de Flessingue) où il est exposé à trouver de nombreux navires mouillés ;

Attendu que tant la jurisprudence anglaise et américaine que la jurisprudence française et belge admettent que l'atté-

Digitized by Google

nuation de la vitesse et la nécessité de stopper, de battre en arrière et de mouiller se règlent d'après l'intensité du brouillard ;

Que Marsden dit avec raison en commentant la jurisprudence « qu'un navire marchant à une allure trop rapide pendant la brume ne pourrait pas prétendre que la collision est le résultat d'un accident inévitable » ; dans de pareilles circonstances (et telle était la situation du *Weimar*) il est de son devoir de marcher à une allure telle qu'il lui soit possible d'éviter un autre navire après l'avoir aperçu, ce en stoppant et en renversant ses machines. Si sa vitesse est plus grande que celle-là, le navire sera presque constamment considéré comme étant en faute pour toute collision qui pourrait survenir ; il s'ensuit que dans certaines circonstances où il serait difficile, sinon impossible, au navire d'en éviter un autre dans les limites du champ visuel, la prudence commande de mouiller, au besoin en pagale ;

Qu'il a été jugé que si la brume apparaît d'une opacité dangereuse à la plus courte distance, les circonstances et les conditions existantes (article 16 du Règlement) imposent de stopper (Tribunal Civil de Bruges, 4 avril 1899, *Priny* contre *Marie Henriette*) ;

Que le premier devoir des navires à vapeur naviguant par forte brume est de réduire leur vitesse de manière à pouvoir parer à toutes les éventualités (Anvers, 30 décembre 1897, Jurisprudence Port d'Anvers 1898, I, page 279) ;

Que le point de savoir si une vitesse est, ou non, assez modérée est une question de fait qui doit être appréciée dans chaque espèce déterminée suivant les circonstances (passages plus ou moins fréquentés, intensité de la brume, circonstances atmosphériques, direction du vent et du courant, tonnage du navire, vitesse normale, etc.) ; « un capitaine prudent », dit la jurisprudence, règle sa marche de manière à pouvoir s'arrêter dans les limites du « champ visuel. » (Anvers, 28 juin 1898, Jurisprudence Port d'Anvers 1898 I, page 405, voir encore jugement de ce siège du 11 mai 1874, en cause capitaine Nauhsen contre capitaine Caroc) ;

Attendu que le capitaine Formes combat l'appréciation des experts :

1° en invoquant l'avis du Seeamt de Bremerhaven ;

2° en soutenant qu'il n'y aurait pas eu de brume l'obligeant à modérer son allure plus tôt qu'il ne l'a fait ;

Digitized by Google

3° en soutenant que d'autres navires ont quitté Flessingue et n'ont pas mouillé ;

4° en soutenant qu'il avait diminué depuis longtemps sa vitesse et qu'il n'avait plus d'erre au moment de la collision ;

5° en invoquant la manœuvre qu'il a faite pour se mettre à l'ancre ;

6° en soutenant que rien ne permettait au *Weimar* de deviner qu'il se trouverait un navire sur sa route pendant l'exécution de cette manœuvre ;

7° en disant que les signaux de brume ne se transmettent qu'imparfaitement ;

Qu'il convient de rencontrer successivement ces diverses objections :

Attendu que la décision du Seeamt de Bremerhaven rendue exclusivement en matière disciplinaire sur des éléments et des renseignements beaucoup moins nombreux et moins circonstanciés que ceux soumis au Tribunal de céans, n'a pas de portée juridique au point de vue des intérêts civils et laisse entière l'appréciation soumise au Tribunal de la responsabilité du capitaine Formes à l'égard des personnes lésées par l'abordage ; qu'il est de jurisprudence que les résultats d'une enquête administrative ne peuvent prévaloir contre les constatations d'une expertise (en ce sens : Arrêt de Bruxelles, 24 février 1879, Jurisprudence Port d'Anvers 1879, I, page 162) ;

Attendu, quant à la prétendue absence de brume aux environs de l'endroit où a eu lieu la collision, que tous les éléments de la cause démontrent que c'est à tort que le capitaine Formes prétend que la brume a fait une apparition soudaine et qu'elle ne s'étendait pas dans une zone assez étendue ;

Tout d'abord il y a lieu d'écarter l'affirmation invraisemblable du capitaine Formes « qu'au départ de Flessingue le temps était si clair qu'il voyait à une distance de 5 à 6 milles » ;

Cette affirmation est contredite par le pilote du *Weimar* qui parle de temps couvert ; vers l'ouest épais brouillard (endroit de la collision) ; et par le pilote anglais de la Manche se trouvant à bord du *Weimar* qui a déclaré qu'au départ de Flessingue on ne voyait pas la côte en aval de Breskens à cause du brouillard ;

Ensuite, à moins que la déclaration de Formes soit simplement ambiguë - il s'abstient en effet de dire dans quelle

Digitized by Google

direction il pouvait voir à une distance de 5 milles — elle est contraire aux éléments fournis par la situation des lieux ; la passe navigable ayant moins de 3 milles et le *Cœsar* se trouvant mouillé à moins de deux milles et demi de Flessingue, s'il avait fait clair, la moindre inspection de l'horizon devait faire observer du *Weimar* les navires à l'ancre et notamment le *Cœsar* ;

En outre la circonstance que le *Cœsar* et 8 navires ont successivement mouillé et donné des signaux de brume dans une zone assez étendue démontre l'existence d'un brouillard nécessitant des précautions de la part de tout navigateur prudent ;

S'il est exact que des navires, plus nombreux que ceux qui ont mouillé, ont été conduits à la mer le 21 juillet 1901, et que conséquemment certains navires ont continué leur route sans mouiller, il n'en résulte pas qu'il n'y ait pas eu de brume aux environs de l'endroit de la collision ;

Il ne peut d'ailleurs être fait état de la marche de divers navires qui, se rendant vers le nord de l'Angleterre, à Cardiff, à Hambourg, à Stockholm, etc., n'avaient pas à suivre la même route que le *Weimar*, à naviguer dans l'épais brouillard régnant vers l'ouest, ni même à traverser partiellement la zone de brume ;

L'existence de la brume résulte aussi des renseignements fournis par l'administration du pilotage néerlandais qui a le fonctionnement de la sirène de brume de Nieuwe Sluis dans ses attributions, renseignements d'après lesquels la dite sirène a fonctionné le 21 juillet 1901, à cause du brouillard, depuis 4 heures 10 jusqu'à 11 heures 50 minutes du matin. Il ne peut donc être question de l'apparition soudaine de la brume ;

Enfin le *Weimar* lui-même a donné à diverses reprises des signaux de brume et, à prendre comme exactes les déclarations isolées qui lui sont les plus favorables et les dernières affirmations du capitaine Formes, il a été au moins pendant 8 à 10 minutes entouré d'une brume épaisse et a entendu divers signaux de brume, notamment la sirène de Nieuwe Sluis ;

Mais il y a lieu d'admettre que le *Weimar* a marché plus longtemps dans la brume puisqu'avant de renverser ses machines, il avait donné, à une minute d'intervalle, au moins

Digitized by Google

une dizaine de signaux de brume au moyen du sifflet à vapeur ;

Devant le Seeamt de Bremerhaven le capitaine Formes a prétendu que la manœuvre qu'il a faite, en vue, dit-il, de mouiller, a duré environ 10 minutes ;

Il est dès lors suffisamment établi que la brume épaisse qui régnait obligeait le *Weimar* à user de toutes les précautions et devait, dans l'espèce, le déterminer à marcher d'abord à une vitesse modérée et ultérieurement à renverser ses machines à toute vapeur en arrière pour amortir son erre sur le fond et présenter son ancre ;

Attendu que la circonstance invoquée également par le capitaine Formes que le *Prins Hendrik* n'a pas pris mouillage ne démontre en rien qu'il n'y avait pas de brume, ni que ce steamer n'aurait pas été jugé être en faute s'il était, comme le *Weimar*, entré en collision avec un navire à l'ancre ;

Que le *Prins Hendrik* qui se rendait de Queensborough à Flessingue, a dû traverser la zone de brume et a passé à proximité de l'endroit de la collision ; qu'en ne stoppant pas il a agi à ses risques et périls ;

Que pour les autres navires, dont parle le capitaine Formes, il est démontré qu'un grand nombre de ceux-ci, au moins, ont mouillé, et que les autres ont pris la mer avant la survenance du brouillard, ou se rendaient dans d'autres directions notamment vers le Nord-Est et ne devaient par conséquent pas traverser la zone de brume ;

Attendu que c'est encore vainement que le *Weimar* se prévaut des constatations du livre de bord du steamer *Canton* qui a passé le 21 juillet 1901 près de l'endroit de la collision ;

Le logbook constate qu'il y avait brume dès 8 heures du matin « mist laying over the land » et qu'à 9 heures 26 le brouillard s'est épaissi « for shutting in » ;

Que si le *Canton* n'a mouillé qu'à 9 heures 35, il a agi à ses risques et périls et eût vraisemblablement, comme le *Weimar*, été déclaré responsable si entre 9 heures 26 et 9 heures 35 il était, faute d'avoir suffisamment ralenti et mouillé en temps utile, entré en collision avec un navire à l'ancre ;

Attendu que l'affirmation du capitaine Formes qu'il n'avait plus d'erre au moment de la collision est controuvée ; qu'il est impossible d'admettre que le *Weimar* n'ait plus eu au moment de l'abordage que la vitesse du courant ou une vitesse légèrement supérieure au courant ;

Digitized by Google

Le *Weimar* a, de son aveu, navigué à toute vapeur jusqu'à 9 heures 32 minutes, qu'il avait donc une vitesse acquise énorme au moment où il a pris l'allure de demi-vitesse pour ultérieurement commander « stop »;

Qu'avançant dans un brouillard épais dans ces conditions, il marchait, comme le disent les experts, à l'aveuglette;

Qu'à prendre comme exactes les dernières affirmations du capitaine Formes, les machines auraient été renversées à toute vapeur arrière à 9 h. 38 minutes, et la collision s'est produite à 9 h. 40;

Que les experts d'Anvers déclarent unanimement que la nature des avaries relevées par les experts nommés par le Tribunal de Middelbourg démontre à toute évidence que le *Weimar* devait lors du contact, être animé d'une grande allure et que la rencontre n'eût pu avoir lieu avec une force de pénétration aussi considérable, si au moment du choc, le *Weimar* n'avait plus été animé que de la vitesse du courant de jusant;

Que ce courant étant violent le *Weimar* eût dû redoubler de prudence;

Attendu que les experts, d'une compétence toute spéciale, ont, sous la foi du serment, fait un travail détaillé et circonstancié après être allés constater à diverses reprises les avaries du *Cœsar*;

Qu'il n'y a pas lieu de suspecter l'exactitude de leurs constatations matérielles;

Que le reproche fait aux experts d'Anvers de ne pas avoir, par eux-mêmes, constaté les avaries du *Cœsar*, doit être absolument rejeté dans les circonstances de la cause; en effet, lors de la première réunion devant les experts, le 26 juillet 1901, sur la proposition de ceux-ci de se rendre sur les lieux, les parties, y compris le capitaine Formes, déclarèrent que d'autres actions étaient pendantes ou allaient être intentées et que pour le moment le procès n'était pas encore lié entre tous les intéressés;

Comme le personnel du *Cœsar* avait été envoyé de Flessingue à Anvers et qu'il importait de l'entendre sans retard, tous les intéressés étaient d'accord pour que l'interrogatoire eût lieu immédiatement;

C'est au cours de cet interrogatoire que les experts d'Anvers apprirent que l'avant du *Cœsar* était déjà submergé et qu'il n'y aurait plus moyen d'en relever les avaries (les experts de

Digitized by Google

Flessingue avaient procédé à leurs constatations deux jours avant le 24 juillet 1901). Des pourparlers étaient en cours pour retirer le navire et le renflouer;

Les experts d'Anvers s'assurèrent par une visite officieuse à Flessingue qu'il n'y avait plus moyen de procéder à la constatation des avaries ;

Les experts chargés officiellement de cette mission par le Tribunal de Middelbourg ayant procédé au relèvement des avaries, peu de temps après l'échouement du *Cæsar*, les experts d'Anvers estimèrent avec raison que des sondages par scaphandriers ne donnaient pas les mêmes garanties que le rapport des experts de Flessingue, et c'est dès lors à bon droit qu'ils ont eu recours à ce rapport une fois la certitude acquise que le relèvement du *Cæsar* devait être abandonné ;

Il importait d'autant plus de s'en référer à ces constatations officielles que des modifications avaient pu se produire autour de la brèche du *Cæsar* tant par suite de la submersion que par les manœuvres des navires qui s'étaient trouvés autour de ce steamer et les travaux qu'on y avait effectués ;

Les experts disent au surplus qu'un vapeur anglais ayant dans l'intervalle été échoué sur la moitié avant du *Cæsar* et lui ayant enlevé son mât de misaine, l'ensablement est tel que « toutes constatations supplémentaires seraient matériellement irréalisables » ;

Attendu que les experts d'Anvers ajoutent d'ailleurs que la force de pénétration du *Weimar* dans le *Cæsar* est encore démontrée par la situation des avaries relevées par eux à bord du *Weimar*, le rapport de Middelbourg ne faisant que corroborer les conclusions auxquelles ils ont été amenés par l'examen de tous les éléments de la cause ;

Attendu d'ailleurs qu'il est de jurisprudence que la preuve en matière de collision, c'est-à-dire d'un quasi-délit, peut être faite par tous moyens de droit, même par présomptions; il est donc permis au juge de puiser des éléments de conviction dans une expertise, même irrégulière (en ce sens : Cour d'appel de Bruxelles, 8 décembre 1884. Jurisprudence Port d'Anvers, 1885, I, p. 119 ; jugements de ce siège du 31 mars 1887, *ibidem*, 1887, I, p. 133);

Attendu que s'il est exact qu'il est difficile, sinon impossible, de déterminer d'une façon mathématique quelle est l'influence que peut produire la vitesse du navire abordeur sur la profondeur et l'étendue de la brèche, il est néanmoins

Digitized by Google

admissible que, comme l'ont apprécié les experts — et il s'agit ici d'une appréciation essentiellement technique — le *Weimar* doit avoir été, pendant sa navigation antérieure dans le brouillard, animé d'une vitesse assez considérable pour que, après avoir battu en arrière à toute vapeur depuis deux minutes, il ait eu encore assez de force pour entrer dans le *Cœsar* et sa cargaison à une profondeur de 6 mètres, ce à proximité de l'étrave, c'est-à-dire à un endroit muni de nombreux barrots et qui constitue l'une des parties les plus solides du navire ;

Que si la coque du *Cœsar* présente à l'avant une partie évasée, moins saillante, la pénétration n'en reste pas moins de plus de 4 mètres dans sa profondeur la moins grande ;

Qu'il est à remarquer, au point de vue de l'effet du choc, qu'il ne s'agit pas d'un steamer abordé alors qu'il est amarré à quai, circonstance qui rend nécessairement les conséquences d'une collision plus dommageables, mais d'un navire (le *Cœsar*), mouillé sur une chaîne d'ancre, c'est-à-dire d'un corps au moins partiellement mobile, flottant sur l'eau ;

Attendu que le *Weimar* invoque ensuite à sa décharge la manœuvre qu'il dit avoir faite en vue de se mettre à l'ancre ;

Qu'il convient de faire remarquer avant tout qu'en admettant que le capitaine Formes ait eu l'intention de mouiller à la vue du brouillard, il résulte des circonstances prérappelées qu'en tout cas il a trop tardé à prendre ses mesures en conséquence ;

Que le défendeur Formes, après avoir soutenu qu'il n'avait pas le devoir de jeter l'ancre dans les circonstances de temps dont s'agit — thèse qui a été combattue ci-dessus — ajoute qu'il s'est néanmoins mis en devoir de le faire ;

Qu'il prétend à ce propos que la manœuvre exécutée à cet effet, retardée par le fait — absolument controuvé — qu'il n'aurait plus eu d'erre, l'avait déjà fait dévier d'environ 4 points du compas ;

Attendu que cette allégation est contredite par de nombreux éléments de la cause...

Attendu que pour appuyer son système le capitaine Formes est amené à déplacer le cap du *Cœsar* ; alors que, suivant les experts, ce steamer au moment de la collision avait le cap à peu près Est, le défendeur lui donne une direction partant de l'Ouest 1/2 Sud-Ouest cap à peu près Nord-Est ;

Tout d'abord, l'appréciation essentiellement technique des

Digitized by Google

experts — la direction à peu près Est pour le *Cœsar*, à peu près suroi pour le *Weimar*, étant d'ailleurs confirmée par l'angle de contact des navires, relevé à environ 40 degrés — ne peut être renversée par une simple affirmation contraire ;

Attendu que le défendeur fonde sa thèse sur des influences de courant qui auraient dû agir sur le *Cœsar ;* que les experts, gens du métier, auraient tenu compte de pareilles influences si elles avaient existé ;

Attendu que les ouvrages de M. Petit « Etudes sur les courants de la Mer du Nord » et A. R. Blommendal « Beschrijving der Zeegaten voor de Monden der Schelde », invoqués par le capitaine Formes à l'appui de sa thèse, constatent qu'il est vrai qu'aux environs des Wielingen le jusant se dirige à l'Ouest-Sud-Ouest 1/2 Ouest de 5 à 7 heures après le passage méridien de la lune, mais que la collision a eu lieu, non pas aux Wielingen, mais près du phare de Nieuwe Sluis, et le même ouvrage de M. Petit constate que le long de la côte (et l'abordage a eu lieu tout près de la côte), à l'abri du banc de Schorrevelde, le régime des courants à partir de Heyst vers l'Escaut, se rapproche déjà du régime fluvial (*a fortiori* en est-il ainsi par le travers de Nieuwe Sluis) : qu'il ne peut donc être fait état de la direction du flot aux Wielingen pour déterminer le cap du *Cœsar* devant Nieuwe Sluis ;

Attendu que pour chercher à établir une erreur d'appréciation des experts, le capitaine Formes fait un calcul de minutes et de vitesses progressives ; que les bases du raisonnement du défendeur sont des plus fragiles, puisque rien n'établit d'une façon certaine le point de départ du dit raisonnement ;

En effet, d'après la version du *Weimar* devant les experts, le pilote de mer est monté à bord du *Weimar* vers 9 heures 15 minutes du matin et le steamer a poursuivi son voyage après que le pilote de rivière eut quitté le bord ;

D'après le rapport fait à Flessingue le 23 juillet par le pilote Timmerman, le *Weimar* a navigué pendant 7 minutes, puis stoppé ;

A Gênes, l'équipage a déclaré que l'on a fait route de 9 heures 20 à 9 heures 32 à toute vapeur ;

Le journal du mécanicien mentionne que le navire s'arrêta à Flessingue à 9 heures 12 ;

Le service du pilotage indique que le pilote du *Weimar* a été embarqué à 9 heures 10 ;

Digitized by Google

Le journal du bord du *Weimar* fixe le départ de Flessingue à 9 heures 20 ; le journal des machines fait partir le steamer à 9 heures 25 et réduit l'allure 7 minutes plus tard ;

Ces contradictions établissent que les heures invoquées aujourd'hui par le défendeur ne peuvent constituer une base suffisante pour démontrer que les experts auraient fait erreur en appréciant — se fondant d'ailleurs sur les éléments sérieux rappelés ci-dessus — que le steamer *Weimar* était encore animé d'une grande allure au moment de la collision ; le point de savoir si leur appréciation en nœuds est mathématiquement exacte — elle ne peut être qu'approximative — étant secondaire — la vitesse indiquée par les experts, treize nœuds à l'heure, dût-elle être réduite d'un bon tiers, qu'encore pareille vitesse, en y ajoutant la vitesse du courant, était-elle excessive dans les circonstances de temps et de lieu où naviguait le *Weimar* ;

Attendu que c'est à tort que le défendeur prête aux experts une « erreur de droit » alors qu'ils affirment que le *Weimar* eût dû présenter son ancre et mouiller ;

Qu'il ne disent point que tout navire entrant dans un brouillard doit se mettre à l'ancre ; ils n'ont nulle part affirmé pareil principe en ces termes absolus ;

Qu'ils tiennent compte des circonstances particulières (articles 27 et 29 de l'Arrêté royal du 31 mars 1897) dans lesquelles le *Weimar*, vapeur de 4.996 tonnes de jauge et de 506 chevaux de force, manœuvrait, à savoir dans un brouillard intense, par un fort courant de jusant, et dans le voisinage d'autres navires, qu'il devait en tout cas s'attendre à rencontrer dans cet endroit : les embouchures de l'Escaut donnent passage à un nombre considérable de navires et en temps de brume épaisse on doit s'attendre à trouver des navires au mouillage, spécialement en vue de Flessingue ;

Que c'est précisément parce que dans les conditions indiquées il était dangereux de faire des manœuvres, que les experts préconisent le mouillage, au besoin en pagale, après amortissement de l'erre sur le fond ;

Attendu que s'il est exact (Report of the Trinity House Fog Signal Committee conducted at St. Catherine's point, Isle of Wight) qu'en temps de brume les signaux phoniques ne se transmettent qu'imparfaitement, aucun reproche n'est fait de ce chef au *Cœsar* ;

Si au début de l'instruction de la cause, l'équipage du

Digitized by Google

Weimar a insinué que la cloche du *Cæsar* était en mauvais état (ou donnait un son trop faible), plus aucune critique à ce sujet n'est maintenue ;

La cloche du *Cæsar* a été vérifiée par l'inspecteur Brandt du Norddeutscher Lloyd qui n'y a trouvé rien de défectueux ;

Il a déclaré qu'elle était parfaite, avait un bon son et était assez grande ;

Le capitaine Formes a déclaré lui-même devant le Seeamt : « Je puis dire avec certitude que l'inspecteur Brandt m'a « déclaré que rien de défectueux n'avait été trouvé à la cloche » ; enfin les experts déclarent que la cloche est de bonnes dimensions, rend un son très clair, de nature à être entendu à une distance convenable, surtout dans les conditions où elle se trouvait installée à l'air libre, à l'avant du *Cæsar*, et que par conséquent aucun reproche sérieux ne peut être adressé sur ce point à ce steamer ;

Attendu que si l'on constate certaines déviations du son en temps de brouillard et que notamment le son des sirènes qui peut dans des circonstances favorables être entendu à au moins 4 milles peut, dans certaines conditions atmosphériques, n'être entendu qu'à la moitié de cette distance, il résulte de l'ouvrage technique sur la matière : « On Sound » by John Tyndall, page 353, que la sirène s'entend, dans à peu près tous les cas, certainement à une distance de 2 milles ; au surplus le capitaine Formes et son équipage ont déclaré avoir entendu des signaux de brume de navire et la sirène de Nieuwe Sluis ; le *Weimar* savait dès lors qu'il y avait du brouillard par le travers de cet endroit, la prudence commandait donc d'agir en conséquence ;

Attendu que, la faute du *Weimar* étant établie en présence des éléments nombreux d'appréciation sur lesquels le Tribunal peut asseoir son avis, il serait frustratoire d'ordonner encore des enquêtes en vue d'établir le fondement des affirmations du défendeur Formes ;

En effet, les faits admis par le juge résultent non seulement de l'avis unanime des trois experts chargés du commun accord des parties de rechercher les causes de la collision, mais du rapprochement et de la comparaison des éléments fournis aux débats...

Attendu, enfin, que toutes les constatations et investigations des experts d'Anvers se sont faites contradictoirement

Digitized by Google

en présence de membres représentant les divers intéressés, et que les experts qui avaient, à la demande même du défendeur Formes, à recueillir tous les renseignements nécessaires en en indiquant la source, se sont conformés scrupuleusement à cette mission ;

Que c'est donc à tort que le capitaine Formes leur reproche de « s'être perdus dans des détails multiples » ;

Que c'est d'accord avec tous les intéressés que les experts ont procédé successivement aux multiples mesures d'investigation de nature à les éclairer et à asseoir leur conviction ;

Par ces motifs,

Joignant les causes et écartant toutes autres conclusions, déclare le capitaine Formes, commandant le steamer *Weimar* seul responsable vis-à-vis des divers demandeurs de toutes les conséquences dommageables de la collision ;

Autorise les dits demandeurs à libeller, détailler et justifier les dommages-intérêts auxquels ils prétendent avoir droit...

Réserve les dépens. »

Du 25 juillet 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Goemaere ; plaid. : Mes Vrancken, Maeterlinck et Bauss, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que c'est avec raison que le premier juge a déclaré l'appelant seul responsable de l'abordage litigieux ; cet abordage, en effet, est dû exclusivement aux fautes commises à bord du *Weimar*, et sans ces fautes l'abordage ne se serait pas produit ;

Attendu que si, au moment où le *Weimar* s'est mis en marche vers la passe des Wielingen, il faisait un temps clair devant Flessingue et en amont sur l'Escaut, il est certain que dès ce moment aussi le *Weimar* a pu se rendre compte et qu'en réalité il s'est rendu compte, comme l'ont reconnu devant les experts le pilote de mer et le pilote anglais de la Manche, de l'existence d'un brouillard sur la route qu'il avait à suivre ;

Il a pu, il est vrai, ignorer à ce moment la densité de ce brouillard, mais il n'a certes pas tardé à être fixé sur ce point, et ce même avant d'avoir atteint ce brouillard ; en

Digitized by Google

effet, la double circonstance que d'un côté le phare du Nieuwe Sluis et tout le littoral en aval, qui devaient lui servir de points de repère pour la direction à suivre, continuaient à rester invisibles pour lui malgré sa marche en avant depuis plusieurs minutes ; d'autre part, le steamer *Canton*, qui le précédait et qu'il devait avoir vu quitter Flessingue dans la même direction, avait disparu à sa vue, ne pouvait lui laisser le moindre doute sur l'importance réelle du brouillard et la nécessité pour lui de prendre, sans autre retard, les mesures de précaution utiles pour éviter de pénétrer dans le brouillard à une allure devant entraîner, tant pour lui que pour les autres navires qui se trouvaient sur sa route, un sérieux danger de collision ;

Il avait dès lors à observer en temps utile l'article 16 du Règlement international de 1897, ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, article prescrivant que, par temps de brume ou de brouillard, tout navire doit marcher à vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes ;

Loin d'observer cette prescription réglementaire, le *Weimar*, comme le démontrent tous les éléments du débat, s'est engagé à pleine vapeur dans le brouillard, à une allure absolument excessive, puisque, le courant de jusant aidant, elle devait être à ce moment d'environ 16 nœuds ; c'était là une première faute ;

Attendu que tous les témoins entendus soit par les autorités administratives dont ces témoins relèvent, même l'équipage du *Weimar*, sont d'accord pour dire que le brouillard était épais ; la densité du brouillard était telle que du haut de la passerelle du *Weimar* on ne pouvait distinguer s'il y avait ou non un matelot en vigie sur l'avant de ce navire, puisque Kuchenbuck, second maître d'équipage, affirme que de la passerelle on a dû lui demander s'il y avait une vigie sur l'avant, alors que le matelot Willms se trouvait déjà posté comme vigie sur l'avant du gaillard : cette même vigie Willms a déclaré devant le consul allemand à Gênes que « le brouillard était tellement dense qu'il estimait qu'on ne pouvait distinguer à une distance d'au delà de 20 pieds », soit environ 7 mètres ;

Se basant d'ailleurs sur les divers éléments d'appréciation qu'ils avaient recueillis avec soin, les experts, hommes expérimentés, émettent l'avis technique que dans les conditions

Digitized by Google

où se trouvait le *Weimar*, la navigation était pour lui impraticable, et que dès lors ce navire eût dû, sans la moindre hésitation, battre en arrière à toute vitesse, de manière à amortir le plus rapidement possible son erre et présenter son ancre ;

L'al. 1er de l'art. 16 du Règlement susdit ne prescrit pas, il est vrai, *in terminis*, pour le temps de brouillard, la manœuvre indiquée par les experts, mais l'article 29 du même règlement érige en règle générale que les mesures prescrites *in terminis* par ce Règlement ne dispensent en rien « de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le bâtiment », et il va de soi que dès que la navigation est, par suite de l'intensité du brouillard, tellement dangereuse qu'elle devient impraticable pour un navire déterminé, l'expérience la plus élémentaire du marin et les circonstances particulières commandent à ce navire de ne pas continuer pareille navigation ;

Au lieu de réparer dans la mesure du possible la faute grave qu'il avait déjà commise en pénétrant, en connaissance de cause, dans l'épais brouillard dont s'agit plus haut, à l'allure exagérée de 16 nœuds à l'heure, et d'exécuter alors soit la manœuvre indiquée par les experts, soit toute autre manœuvre susceptible de rendre sa marche exempte de danger pour les autres navires, le *Weimar*, commettant ainsi une nouvelle faute, s'est, ainsi qu'il résulte des éléments du débat, borné d'abord à modérer et réduire, puis à arrêter le travail de ses machines tout en donnant des signaux de brume, et il n'a fait travailler ses machines en arrière qu'alors que l'abordage était, par suite de la vive allure dont il était encore animé à ce moment, devenu inévitable ;

Attendu que la double faute du *Weimar* est d'autant moins excusable qu'il ne pouvait ignorer que la route qu'il parcourait est très fréquentée ; l'eût-il ignoré qu'encore les signaux de brume d'autres steamers qu'il a dû entendre certainement en temps utile et dont l'appelant a reconnu avoir perçu quelques-uns, auraient dû dissiper toute illusion ou erreur sur ce point et lui rappeler combien sa marche était dangereuse, eu égard surtout à sa masse énorme et à ses dimensions importantes ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'offre de preuve par témoins et par expertise faite par l'appelant en ordre

Digitized by Google

subsidiaire, les faits cotés ou à établir par expertise étant les uns dépourvus de relevance aucune ou ne pouvant modifier ni les considérations ci-dessus émises, ni la solution du litige, les autres étant controuvées dès à présent par l'ensemble des éléments de la cause ; il est constant, en tous cas, qu'au moment de l'abordage, le *Weimar* était, vu ses dimensions, la violence du courant qu'il connaissait d'ailleurs et les circonstances atmosphériques et locales, animé d'une allure absolument exagérée, quelles qu'aient pu être son intention de mouiller et la durée du temps qu'il ait compté consacrer à pareille opération et quel que soit encore le calcul des minutes auquel se livre l'appelant ; que son allure excessive est dénotée de plus près encore, sans qu'il soit nécessaire de recourir à cet effet à une expertise, par la gravité de la brèche qu'il a faite à l'avant du steamer *Cœsar* et par sa pénétration à au moins deux mètres dans le pont de ce navire ;

Fût-il même admis, comme l'allègue l'appelant contrairement à la réalité des faits, que l'allure qui lui restait au moment où il s'est aperçu de la présence du *Cœsar* ne fût plus que celle déterminée par la seule force du courant, soit environ trois nœuds à l'heure, encore serait-il certain que cette allure aurait été excessive, puisque même dans son système elle ne lui a pas permis d'éviter l'abordage; et il serait encore en faute pour ne pas avoir, en temps utile, par le travail en arrière de ses machines, neutralisé l'effet du courant dans la zone dangereuse où il se trouvait ;

Le fait que d'autres navires ont, soit avancé pour mouiller plus avant que lui dans le brouillard, soit même traversé entièrement le brouillard, est sans influence sur la solution du litige : en effet, ou bien ces navires, de dimensions d'ailleurs différentes, ont pu sans imprudence avancer lentement et dans des conditions exemptes de danger, ce qui n'est pas le cas pour le *Weimar*, ou bien ils ont commis eux-mêmes des imprudences dont ils auraient eu à répondre si leurs imprudences avaient causé des dommages à des tiers ;

Attendu que l'appréciation des faits au point de vue disciplinaire par le pilotage d'Anvers et par le Seeamt de Bremerhaven ne peut en rien lier la Cour qui statue sur les faits au point de vue des lois civiles après avoir d'ailleurs pris connaissance de nombreux éléments non soumis aux autorités disciplinaires ;

Digitized by Google

Attendu qu'il y a lieu de réserver les dépens de première instance ;

Par ces motifs, et ceux non contraires du premier juge,

Déboutant les parties de toutes fins et conclusions plus amples ou contraires, confirme le jugement *a quo* et condamne l'appelant aux dépens d'appel. »

Du 11 février 1903. — 1re chambre. — Présid. : M. Dele court ; plaid. : Mes Picard et Leclercq, avocats.

Observations. — I. — Sur la vitesse en temps de brume, voyez Seine, 12 juin 1895, ce Rec., XI, p. 166 ; Poitiers, 30 nov. 1896, *ibid.*, XII, p. 685 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 10 déc. 1896, *ibid.*. XII, p. 522 ; Cour du district Est de New-York, 6 nov. 1896, *ibid.*, XII, p. 576 ; Anvers, 30 déc. 1897, *ibid.*, XIII, p 681 ; 28 juin 1898, *ibid.*, XVI, p. 222 ; Paris, 18 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 598 ; Bruges, 4 avril 1899, *ibid.*, XV, p. 233 ; Cour du district Sud de New-York, 18 février 1899, *ibid.*, XV, p. 242 ; Cour du district de Massachusetts, 19 mars 1900, *ibid.*, XVI, p 109 ; Cour du district Nord de la Californie 27 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 421 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 16 avril 1902, *ibid.*, XVII, p. 772 ; Bruxelles, 28 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 489 ; Cour du district Est de Pensylvanie, 7 mars 1902, *ibid.*. XVIII, p. 400 ; Cour du district Sud de New-York, 22 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p 571 ; Christiania, 10 nov. 1901, *ibid.*, XVIII, p. 130 et les notes sous ces décisions ; Table décennale, vo *Abordage maritime*, nos 24 et suiv., 41 et suiv.

Sur la vitesse et spécialement l'interprétation de l'art. 16 du Règlement, voyez Cour de district de Philadelphie, juin 1896, ce Rec., XII, p 351 ; Cour de circuit des Etats-Unis, 7 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 278 : Cour du district Sud de New-York, 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 ; Conseil d'Etat de France, 16 mars 1900, *ibid.*, XVIII, p. 147 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 10 avril 1902, *ibid.*, XVIII, p. 707 ; 30 mars 1903, *ibid.*, XVIII, p. 888 ; 8 avril 1903, *ibid.*, XVIII, p. 890 ; Cour d'appel des Etats-Unis, 4e circuit, 21 novembre 1900, *ibid.*, XVIII, p. 738 ; Tribunal de l'Empire allemand, 25 juin 1902, *ibid.*. XIX, p. 107 ; Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902, *ibid.*, XIX, p. 109 et les notes sous ces décisions ; Table décennale, vo *Abordage maritime*, nos 120 et suiv.

Digitized by Google

Journal de la marine et des locomotions nouvelles : *La vitesse en temps brumeux*, numéro du 10 janvier 1900, p. 7;

Pandectes belges, v° *Collision de navires*, numéros 109, 110, 123, 124, 125;

Aspinall's Reports of Maritime Cases, I, p. 261; II, p. 208; V, p. 252; VI, p. 310 et 363; VII, p. 194;

Marsden : *Collisions at Sea* (Traduction : *Revue de droit commercial, industriel et maritime*, décembre 1888, p. 359);

Jacob : *Droit maritime belge*, tome II, p. 556, n° 935.

Sur la portée des signaux phoniques en temps de brume, Voyez Anvers, 30 déc. 1897, ce Rec., XIII, p. 681; 28 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 222: Cour du district Nord de la Californie, 27 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 421 et les notes sous ces décisions.

II. — Comp. Anvers, 28 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 222 et les décisions précitées.

III. — *Mission et compétence des « Seeämter » allemands, portée et signification de leurs décisions.*

Le but des recherches faites par les « Seeämter » est d'instruire, dans l'intérêt général, les sinistres maritimes, pour éviter, dans la mesure du possible, au moyen des explications et prescriptions voulues données par les autorités, qu'à l'avenir des accidents se reproduisent. Mais le « Seeamt » n'est pas appelé à juger la question de savoir à qui incombe la responsabilité civile ou pénale d'un accident déterminé. Seuls les tribunaux ordinaires connaissent de ces conséquences d'un sinistre.

Même la compétence que possède le « Seeamt » pour retirer le brevet d'officier de marine ne s'exerce que dans un but d'intérêt public : écarter des fonctions maritimes les personnes incapables, et cette compétence n'a pas le caractère pénal.

Voir : *Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter*, vol. XIII, p. 184; décision de l'« Oberseeamt » du 23 avril 1898 :

> « La décision dont appel, rendue par le « Seeamt » de Flensburg, a pour origine l'idée erronée que le retrait du brevet d'officier s'exercerait à titre de peine; la loi, au contraire, a seulement pour but d'exclure, dans l'intérêt de la sécurité en mer, les personnes qui ne

Digitized by Google

sont pas capables d'exercer les fonctions d'officier de marine. »

Mais la responsabilité civile, pas plus que la responsabilité pénale, ne peut être prise en considération par les « Seeämter ». Cela a été exprimé clairement de la façon suivante dans la décision rendue par le Tribunal supérieur hanséatique le 1er décembre 1890, en cause *Emma Sauber contre Ludwig Possehl :*

« La mission des « Seeämter » précisée dans le § 4 de la loi du 27 juillet 1877, relative à l'instruction des sinistres maritimes, coïncide, il est vrai, en général, avec l'examen et la solution de la question soumise aux tribunaux, question de savoir si une personne appartenant à l'équipage du navire défendeur a commis un acte qui a causé la collision. Mais il n'y a pas identité de mission au point de vue du but spécial qui est ici la responsabilité civile de l'armateur pour les actes et omissions de son équipage, tandis que là le but est la surveillance à exercer par l'autorité dans l'intérêt public sur les personnes employées à la navigation et sur l'organisation de celle-ci ».

La mission du « Seeamt » ainsi décrite, il s'ensuit que l'instruction du « Seeamt » tout d'abord ne consiste pas dans une discussion de la question de savoir si une faute civile ou pénale a été commise dans la direction du navire, mais avant tout dans une explication des causes et circonstances de fait purement objectives d'un sinistre en mer ; il en résulte que, lors de la discussion de la manière dont le navire a été conduit, surtout si le « Seeamt » attribue l'accident à un cas fortuit, bien souvent il conclut que, d'après les circonstances établies par le débat, le capitaine aurait peut-être pu exécuter telle ou telle autre manœuvre. Mais, dans sa décision, le « Seeamt » n'a pas voulu trancher les questions suivantes :

Si la façon dont il a été manœuvré, en tenant compte des circonstances, implique une faute subjectivement imputable au capitaine ;

Si, dans le cas où on aurait manœuvré de la manière recommandée par le « Seeamt », l'accident aurait en réalité été évité.

Digitized by Google

Cette nature et cette signification spéciale des décisions des « Seeämter » s'expliquent précisément par la mission particulière à eux assignée, elles ont pour conséquence que les tribunaux allemands n'accordent absolument pas aux sentences des « Seeämter » une importance décisive pour la solution de la question de la faute quasi-délictuelle et de la responsabilité civile. Bien plus, en se mettant à leur point de vue, les tribunaux en arrivent souvent à rendre dans un même cas une décision différente de celle des « Seeämter ». Nous avons eu l'occasion de constater que, dans les recueils de jurisprudence qui reproduisent, l'un les décisions des « Seeämter », et l'autre les décisions des tribunaux hanséatiques, quinze seulement des décisions qui s'occupent du même cas se trouvent rendues de la même manière dans les deux recueils.

Comp. sur ce point, Bruxelles, 28 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 489.

Sur l'influence de la chose jugée au point de vue criminel ou disciplinaire sur le civil, comp. Rennes, 22 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 516 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

23 février 1903

Débarquement. Charte-partie. Cargaison de céréales. Référence aux règles du London Corn Trade Association Contract. Portée. Débarquement suivant les usages du port de destination. — Usages d'Anvers. Réception par le destinataire sur le pont. — Charte-partie. Clause d'exonération des dommages susceptibles d'être couverts par une assurance. Capitaine. Violation d'une clause relative à la manière dont sera opéré le déchargement. Inapplication. Fixation des dommages-intérêts.

Navire : « Ruskin ».

I. — Les clauses se rapportant aux détails d'un marché de céréales ne concernent nullement le capitaine, qui pour le déchargement doit s'en tenir aux termes de la charte-partie ou du connaissement.

La référence dans la charte-partie aux règles du London Corn Trade Association Contract n'a pas pour effet d'obliger

Digitized by Google

les parties à soumettre leurs contestations relatives au débarquement, aux arbitres négociants en grains de Londres. Sa portée se restreint aux conditions de la réception entre vendeurs et acheteurs.

Lorsque le contrat stipule que le débarquement aura lieu suivant les règles du contrat de Londres, c'est-à-dire suivant les usages du port, il ne vise pas toujours et invariablement ceux du port de Londres, mais bien ceux du port de destination.

II. — Il est d'usage constant au port d'Anvers que le destinataire reçoit la marchandise sous palan sur le pont, où, après l'avoir pesée, il a le droit d'en disposer comme il l'entend, soit sur quai, soit en allège, pourvu qu'il observe les délais fixés par l'usage du port.

III. — La clause d'exonération aux termes de laquelle le capitaine ne peut encourir aucune responsabilité pour les dommages de toute nature susceptibles d'être couverts par l'assurance, ne peut être opposée à une action fondée, non pas sur ce que la quantité livrée est inférieure à celle indiquée au connaissement, mais sur la faute du capitaine qui, n'exécutant pas le déchargement comme il devait le faire, a causé au destinataire un préjudice, l'inexécution d'un contrat ne donnant pas lieu à assurance.

Cap. Lacey contre Goldstück Hainzé et Cie.

Arrêt

« La Cour,

Quant à la compétence :

Attendu que l'appelant soutient que le Tribunal d'Anvers était incompétent parce que dans le contrat de la London Corn Trade Association, il y a une clause compromissoire pour les différends entre acheteurs et vendeurs et que cette clause doit s'étendre à toutes les contestations qui peuvent s'élever au sujet de ce contrat et notamment pour tout ce qui concerne le mode de déchargement de la marchandise qui doit se faire d'après les usages du port ;

Attendu que c'est à bon droit que le premier juge a repoussé cette prétention et s'est déclaré compétent, qu'il ne se comprendrait point en effet, pourquoi les trois négociants en grains de Londres auxquels on doit soumettre les différends qui existeraient entre acheteurs et vendeurs seraient appelés à

Digitized by Google

interpréter des clauses qui ont rapport au déchargement du navire dans un port du continent ;

Attendu que les nombreuses clauses se rapportant aux détails d'un marché important de céréales ne concernent nullement le capitaine, qui, pour le déchargement de son navire, doit s'en tenir aux termes de son connaissement et aux règlements du port ;

Attendu que l'appelant lui-même n'a pas interprété dans le sens qu'il plaide aujourd'hui la clause qu'il invoque, puisque c'est devant le Tribunal d'Anvers et non devant des arbitres qu'il a assigné lui-même les intimés au paiement du fret ;

Au fond :

Attendu que les conventions verbales litigieuses stipulent que le déchargement du navire aura lieu suivant les règles du contrat de Londres, c'est-à-dire suivant les usages du port ;

Attendu que les usages du port suivant lesquels doit se faire le déchargement ne sont pas toujours et invariablement ceux du port de Londres, comme le prétend l'appelant, mais bien ceux du port de destination ;

Attendu que cette interprétation admise par le premier juge est conforme au texte et à l'esprit du contrat de Londres qui prévoit lorsqu'il s'agit de cargaison *parcels* (c'est-à-dire divisée en plusieurs connaissements), que le navire devra décharger non seulement en Angleterre, mais dans un ou plusieurs ports du continent, que les déchargements se feront suivant les usages du port, ce qui ne peut viser en pareil cas que les ports de destination ;

Attendu que l'appelant ne s'explique pas sur ce que seraient les prétendus usages du port de Londres au sujet du déchargement des navires et qu'il ne se comprendrait pas, étant donné l'esprit pratique et commercial des Anglais, qu'ils auraient stipulé dans leur contrat type dit de Londres, que c'est exclusivement suivant les usages de ce port, que se ferait le déchargement alors que dans chaque port du continent, il peut y avoir des usages, des installations, des règlements qui s'opposent à, ou qui rendent impossible, un déchargement suivant les usages du port de Londres ;

Attendu que la clause « déchargement suivant les usages du port » ne peut donc vraisemblablement s'entendre que du port de destination et non pas d'un port où le navire ne décharge pas ;

Attendu que c'est bien à tort que l'appelant soutient que

Digitized by Google

dans ces conditions, cette stipulation n'aurait pas sa raison d'être ; qu'il se voit au contraire qu'elle a été insérée pour échapper au texte de certains connaissements qui permettent au capitaine de débarquer d'office et lui confèrent toute une série de droits que les usages du port ne lui reconnaissent pas ;

Attendu que les parties ne sont pas d'accord sur les usages d'Anvers en ce qui concerne le déchargement des céréales ; qu'il appert cependant de nombreux éléments et documents versés au dossier que c'est à bon droit que le premier juge a reconnu qu'il était d'usage constant que le destinataire reçoit la marchandise sous palans sur le pont, où après l'avoir pesée, il a le droit d'en disposer comme il l'entend, soit sur quai, soit en allège pourvu qu'il observe les délais fixés par l'usage du port ;

Attendu que cet usage parfaitement rationnel et de nature à favoriser le commerce, puisqu'il diminue les frais du destinataire sans préjudice pour le capitaine ou pour l'armement, est attesté par des déclarations verbales ou parère émanant à la fois du commerce des grains et d'un des principaux agents maritimes important des céréales de La Plata, et non contredit par les attestations vagues, incomplètes ou peu précises invoquées par l'appelant ;

Attendu que cet usage résulte également de l'attestation des experts nautiques spécialement au courant des usages, puisqu'ils sont journellement au port, ainsi que cela résulte des rapports produits au dossier et enregistrés, et de la pratique suivie à bord des steamers qui déchargeaient au même moment à Anvers dans les mêmes conditions, tels que le *Fachoda*, l'*Ebro* et l'*Ethelwalde* ;

Attendu que cet usage se trouve encore démontré par cette circonstance que, lorsque les armements veulent échapper au pesage sur le pont, on leur voit rédiger des clauses spéciales dans ce sens ;

Attendu que c'est vainement que l'appelant veut tirer argument d'une communication adressée en 1899 par le président de la section des grains de la chambre de commerce d'Anvers aux membres de cette section, puisqu'il s'y agit d'une clause spéciale, obligeant les destinataires à recevoir aussi vite « que le capitaine pourrait délivrer », clause que l'on voulait limiter en stipulant que le capitaine ne pourrait opérer qu'au moyen de ses propres engins et durant les heures habituelles

Digitized by Google

de la douane, ce qui implique comme le fait observer une déclaration verbale du président de la section des grains que l'usage de délivrer à quai ou en allèges suivant le désir du réceptionnaire était un usage bien établi au moment où se sont produits les faits litigieux ;

Attendu que tous devoirs de preuve pour établir de plus près cet usage seraient dès lors inutiles et frustratoires ;

Sur l'appel du jugement du 29 juillet 1902 :

Attendu que l'appelant soutient que ce jugement lui a infligé grief, en ne faisant pas application de la clause d'exonération stipulée entre parties et aux termes de laquelle il ne peut encourir aucune responsabilité pour les dommages de toute nature susceptibles d'être couverts par l'assurance, et qu'une assurance peut couvrir toute avarie et toute perte de la marchandise transportée ;

Attendu que la clause visée par l'appelant n'a ni la portée ni le sens qu'il lui donne et ne peut être opposée à une action fondée non pas sur ce que la quantité livrée est inférieure à celle indiquée au connaissement, mais sur la faute du capitaine qui, n'exécutant pas le déchargement comme il devait le faire, a causé aux intimés un préjudice dont ils demandent réparation ;

Attendu que l'inexécution d'un contrat ne donne pas lieu à assurance et qu'aucune police ne couvrirait le risque de voir un capitaine ne pas se conformer à une clause formelle relative au déchargement ;

Attendu qu'il échet encore de faire observer que, si même la clause visée avait le sens et la portée alléguée par l'appelant, elle serait primée dans une seconde clause verbale aux termes de laquelle les usages devront être respectés nonobstant toutes clauses de déchargement contraires, de telle sorte que, si en vertu de la première clause le capitaine n'était pas responsable des conséquences de la contravention qu'il a commise aux usages du port, il le serait en vertu de la seconde clause ;

Attendu que c'est donc à bon droit que le premier juge a rejeté la fin de non recevoir opposée par l'appelant et interprété comme il l'a fait une clause d'exonération qui ne vise que le dommage ou la perte de marchandises arrivés en cours de route, par défaut de soin, manquants par suite de vols ou autrement ;

Attendu, en ce qui concerne les dommages-intérêts, qu'il y

Digitized by Google

a lieu par les motifs des premiers juges d'entériner le rapport de l'expert qui après s'être entouré de tous les éléments de nature à déterminer sa conviction, a établi un chiffre qu'il admet comme étant celui de *toute la perte* subie par les intimés ;

Attendu que, pour établir ce chiffre, l'arbitre rapporteur a pris une moyenne calculée sur la masse des différences existant habituellement entre les quantités portées dans le connaissement et les quantités trouvées au déchargement et a déduit cette freinte de route pour établir le manquant provenant réellement du déchargement sur le quai et du transport du quai en allèges ;

Attendu que les intimés ne sont donc pas fondés dans leur réclamation pour la perte de poids résultant spécialement du transport de la marchandise du quai en allèges par-dessus le steamer et qui fait l'objet de leur appel incident, puisque l'expert en a tenu compte pour établir la perte totale et qu'au surplus cette perte spéciale n'est nullement justifiée ni même vraisemblable en raison de la façon dont les intimés ont disposé de leur marchandise lorsqu'elle était à quai ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Joignant les causes et statuant par un seul et même arrêt, dit l'appelant sans griefs, met ses appels au néant ainsi que l'appel incident interjeté par les intimés ; confirme en conséquence les jugements dont appel et condamne l'appelant aux dépens d'appel. »

Du 23 février 1903. — 2e chambre. — Plaid. : Mes G. Leclercq, A. Franck et A. Roost, avocats.

Observations. — Voyez le jugement dont appel, Anvers, 12 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 419 et les notes. Comp. Havre, 28 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 180.

I.-II. — Il est intéressant de remarquer ici l'évolution de la jurisprudence et des usages. Anciennement la marchandise se délivrait le long du bord et sur quai.

Les nécessités du transbordement — mode que revêt le plus souvent le déchargement au port d'Anvers — amenèrent la jurisprudence à décider que le destinataire avait le droit de recevoir les marchandises sur le pont en vue du transbordement direct en allège. Ce droit qui ne regardait que les marchandises en vrac, vient d'être étendu aux marchandises en

Digitized by Google

sacs. Il ne s'agissait cependant jusqu'ici que de chargements uniques.

La jurisprudence, dans le jugement et dans l'arrêt rapportés ci-dessus, étend l'application du principe à un chargement composé de diverses parties, faisant bénéficier de cette faculté les différents porteurs de connaissements d'une cargaison. Comp. Anvers, 5 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p, 229.

III. — Voyez Anvers, 28 mars 1901, ce Rec., XVII, p. 495 ; 28 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 633.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

7 août 1903

Avaries. Action contre le capitaine. Destinataire ayant signé un compromis en règlement d'avarie commune. Sursis à l'action en responsabilité en attendant le résultat de la dispache.

Navire : « Hubbuck ».

Lorsque le destinataire a signé un compromis tendant à faire effectuer un règlement d'avaries communes, il doit être sursis à statuer sur son action en responsabilité contre le capitaine pour avaries à la cargaison jusqu'au résultat de la dispache.

SOCIÉTÉ ANONYME BADOISE C. CAP. WINTER.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Quant à l'action intentée par la Badoise, attendu que cette dernière base sa demande sur ce que le capitaine Winter a délivré à MM. Pick et C°, 100 tonnes d'orge destinées à la demanderesse et remis à celle-ci des marchandises ne correspondant pas au connaissement dont elle était porteur ;

Attendu que l'expert nommé par le jugement susvisé est d'avis que le préjudice causé à la demanderesse par cette confusion commise dans la délivrance des lots est de 125 francs ;

Attendu que la demanderesse réclame au défendeur le paiement de ces 125 francs ; attendu que le défendeur soutient à bon droit que cette demande est prématurée ;

Digitized by Google

Attendu, en effet, que le steamer *Hubbuck* ayant dû relacher à Malte et à Portland, par suite d'événements que le capitaine Winter qualifie de fortunes de mer, la demanderesse a, sous réserve d'appel et de tous droits, nommé, de commun accord avec le capitaine Winter et les autres intéressés, des dispacheurs, aux fins d'établir et de déterminer le caractère et le montant des avaries, d'en faire la classification et la répartition ;

Or, le capitaine Winter prétend que les fortunes de mer alléguées par lui ont entraîné le réarrimage de la cargaison, nécessaire pour redresser le navire, dans l'intérêt commun ; que la confusion dont se plaint la demanderesse est une conséquence de ce réarrimage, et doit être passée en avarie commune ;

Attendu que dans ces conditions, il convient, avant de statuer sur la demande de dommages-intérêts, du chef de la confusion litigieuse, d'attendre que les dispacheurs aient exprimé leur avis sur le caractère des dommages en question ;

Attendu que vainement la demanderesse argumente d'un retard dans la confection de la dispache puisqu'il ne tient qu'à elle de se porter partie diligente auprès des dispacheurs ;

En ce qui concerne l'action intentée par le capitaine Winter, attendu que celui-ci déclare réduire sa demande à la somme de 4.051 fr. 45 avec les intérêts judiciaires sur ce montant et les dépens ; que la débition de ce solde de fret n'est contestée autrement que par la demande reconventionnelle de 125 francs de dommages-intérêts, qui, comme dit ci-dessus, est prématurée ;

Par ces motifs,

Joint les causes introduites par les exploits des 14 février et 21 janvier 1902, statuant sur l'action intentée par le capitaine Winter commandant le steamer *Hubbuck*, condamne la Société anonyme badoise pour la Navigation sur le Rhin et les Transports Maritimes à lui payer 4.051 fr., 45 pour solde de fret avec les intérêts judiciaires et les dépens ; statuant sur l'action intentée par la Société anonyme badoise, la déclare prématurée, condamne la demanderesse aux dépens. »

Du 7 août 1903. — 1re ch. — Président : M. Goemaere ; plaid. : Mes Monnheim et Maeterlinck, avocats.

Digitized by Google

Observation. — Les dispacheurs, s'ils ne sont nommés que dans les conditions de l'art. 118 de la loi maritime, ne sont que des experts purs et simples.

Mais s'ils sont désignés avec les pouvoirs résultant des termes du compromis en usage, ils ne cessent sans doute pas d'être des experts, seulement on s'engage à se conformer à leur avis, et il ne reste dans ce cas au Tribunal qu'à homologuer.

Si, comme dans l'espèce, la signature du compromis est précédée de la « réserve d'appel », c'est dire que le Tribunal doit apprécier si l'avis des experts doit être homologué ou non.

Voir Beltjens, *Encyclopédie du droit maritime*, art. 118 et 119.

Comp. Table décennale, v° *Compromis*.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

15 septembre 1903

Charte-partie. Clause : the steamer to proceed to one, two or three ports in charterers option, between Helsingborg and Gefle. Droit du capitaine de ne s'arrêter aux ports convenus que dans l'ordre géographique.

Steamer : « Valkyrian ».

En principe des conventions semblables à celles d'une charte-partie qui stipule : « the steamer to proceed to one, two or three ports in charterers option, between Helsingborg and Gefle », ne sont contractées que pour des voyages du Sud au Nord ou du Nord au Sud, le navire ne devant s'arrêter aux ports intermédiaires que dans l'ordre géographique. Si aucune clause de la convention ne déroge à ce principe, il doit recevoir son application.

Daher et C° c. Wieborg et Sömmers et cap Kronberg.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que l'action tend à voir condamner les défendeurs à exécuter certaines conventions verbales de transport adve-

Digitized by Google

nues entre parties, et faute de ce faire dans les 24 heures du jugement à rendre, entendre dès à présent et pour lors résilier les dites conventions, et autoriser les demandeurs à expédier les marchandises litigieuses par une autre voie, 2° à voir condammer les défendeurs à payer aux demandeurs à titre de dommages-intérêts la somme de 5.000 fr., sauf à majorer ou à diminuer ;

Attendu que les demandeurs ont affrété des défendeurs le steamer *Valkyrian* en destination de un, deux ou trois ports au choix des demandeurs entre Helsingborg et Gèfle, ces deux ports compris, instructions à donner en commençant le chargement ;

Attendu que le 9 septembre courant les demandeurs firent savoir aux défendeurs qu'ils auraient à embarquer environ 300 rails (jusqu'à 9 mètres de longueur) pour Karlshamm, environ 50 tonnes tôles pour Stockholm, environ 50 tonnes marchandises diverses pour Stockholm, et environ 600 tonnes gros tuyaux pour Stockholm ;

Attendu que les défendeurs refusent de procéder à l'embarquement des marchandises tel que la désignation en est faite par les demandeurs ;

Attendu que la seule question à résoudre est celle de savoir si le steamer *Valkyrian* est obligé de se rendre d'abord à Stockholm et de revenir ensuite à Karlshamm, port devant lequel il doit passer pour se rendre à Stockholm ;

Attendu que le Tribunal estime qu'en principe des conventions semblables à celles de l'espèce ne sont contractées que pour des voyages du Sud au Nord ou du Nord au Sud, le navire ne devant s'arrêter aux ports intermédiaires que dans l'ordre géographique ;

Attendu que la convention litigieuse ne déroge en rien aux dits principes et est muette sur ce point, que dès lors le principe dont question doit recevoir son application et que la question ci-dessus doit être résolue négativement ;

Par ces motifs,

Ecartant toutes conclusions autres ou contraires, déboute les demandeurs de leur action, avec dépens. »

Du 15 septembre 1903. — 3e chambre — Prés. : M. Forge ; plaid. : Mes Squilbin et Varlez, avocats.

Observation. — Voyez Carvers, *Carriage by sea*, 3e édition, p. 330 ; Desjardins, *Droit commercial maritime*, nos

Digitized by Google

426 et 482 ; César Vivante, *Traité des assurances maritimes*, n°s 222, 284, 285, 286 et 291 ; Pandectes belges v° *Capitaine*, n°s 277 et 278, v° *Affrètement* n° 196 et v° *Assurance maritime* n°s 450 et 451. Comp. en sens contraire, Marseille, 15 décembre 1897, ce Rec., XIII, p. 550 et la jurisprudence en note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit

COUR SUPRÊME DES ETATS-UNIS

1er décembre 1902

Débarquement. Charte-partie. Clause de débarquement en sûreté et toujours à flot. Navire. Obligation d'alléger. Place indiquée par les réceptionnaires. Usages locaux. Frais d'allèges. Charge de la cargaison.

Navire : « Benlaring ».

Demeurent à la charge de la cargaison, nonobstant tout usage local, les frais d'allège nécessités par le transport des marchandises à la place indiquée par les réceptionnaires, quand la charte-partie stipule que le navire doit débarquer à un endroit sûr, toujours à flot, et que pour atteindre la place sus-indiquée, à raison d'un pont sur la route, le navire a été obligé de couper ou d'enlever ses mâts en acier.

Du 1er décembre 1902. — Devant M. le juge Shiras; plaid. : MM. J. Parker Kirlin et Mynderse.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *All opinions of the United-States Supreme Court*, 1903, p. 86. Comp. Aix, 1er mai 1902, ce Rec., XVII, p. 719 et la jurisprudence en note.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 297.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DES ETATS-UNIS

2 mars 1903.

Privilège spécial sur les navires. Loi constitutionnelle. Empiètement d'une loi d'un Etat sur la constitution fédérale. Nullité.

Navire : « Roanoke ».

Les §§ 2953 et 2954 du code de Bellinger et des statuts de l'Etat de Washington créant un droit de suite pendant trois ans à l'encontre de l'acquéreur de bonne foi du navire en faveur des ouvriers ou fournisseurs de navires, constituent une violation de la huitième section de l'art. 1er de la Constitution des Etats-Unis et doivent par suite être considérés comme nuls et sans valeur.

Du 2 mars 1903. — M. le juge Brown, rapporteur. Plaid. : MM F. Bausman et Daniel Kellcher et H. Preston.

North American Trading and transportation Co c. King et Winge.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *All opinions of the United States Supreme Court*, 1903, p. 491 ; comp. Cour d'appel, 5e circuit, 31 mai 1899, ce Rec., XV, p. 523.

COUR SUPRÊME DES ETATS-UNIS

1er juin 1903

Gens de mer. Avances. Loi fédérale. Nullité. Navire étranger. Application de la loi fédérale.

Navire : « Eudora ».

Les matelots qui s'engagent dans un port américain sur un navire étranger faisant une navigation internationale sont protégés par les dispositions de la loi fédérale du 21 décembre 1898, aux termes de laquelle le paiement d'avances sur leurs salaires aux matelots est interdit sous peine d'une amende qui ne peut être moindre du quadruple des sommes avancées et d'un emprisonnement qui peut aller jusqu'à six mois. Cette loi considère en outre le paiement de ces avances

Digitized by Google

comme nul, et autorise les matelots à réclamer une seconde fois les salaires ainsi payés.

Elle n'est pas en opposition avec le principe de la liberté de contracter garantie par la constitution des Etats-Unis. Elle est, au contraire, une application du droit de réglementer le commerce qui appartient au Congrès, et ce droit s'applique aux navires étrangers, engagés dans une navigation internationale faisant escale aux Etats-Unis.

PETERSON ET AUTRES C. DICKSON.

Du 1er juin 1903. — Devant M. le juge Braver. Plaid. : MM. J.-H. Brinton et H.-L. Cheyney.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *All opinions of the United-States Supreme Court*, p. 821 et la sentence déférée à la Cour suprême, Cour de district de Pensylvanie, 22 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 219. *Adde* Cour du district Ouest de l'Etat de Washington, 3 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 576

La Cour suprême des Etats-Unis, à la différence de notre Cour de cassation qui a seulement à apprécier si la loi a été respectée ou non, a le pouvoir de vérifier si une loi n'est pas contraire aux principes supérieurs garantis par la constitution des Etats-Unis. C'est donc la consécration de la suprématie du pouvoir judiciaire sur le pouvoir législatif, puisqu'en refusant d'appliquer comme inconstitutionnelle une loi votée par le Congrès, la Cour suprême enlèverait ainsi toute force exécutoire à cette loi. Cette disposition de la Constitution des Etats-Unis est une des plus précieuses garanties des principes libéraux contre les abus possibles des majorités parlementaires.

COUR D'APPEL (9e Circuit)

4 mai 1903

Gens de mer. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Privilège des marins pour leurs salaires. Droit de suite. Nécessité d'une saisie. — Capitaine. Salaires. Absence de droit de suite sur le navire.

Navire : « Fortune Hunter ».

I. — Les Cours d'amirauté n'ont de juridiction pour faire sortir à effet le droit de suite sur le navire en faveur de l'équi-

Digitized by Google

page pour ses salaires que si elles se trouvent en face d'une saisie actuelle contrôlée par le maréchal.

II. — Le capitaine d'un navire n'a pas de droit de suite pour ses salaires.

Bruce c. Murray.

Du 4 mai 1903. — Devant MM. Gilbert, Ross et Morrow. Plaid. : MM. Rawson et Macnulty.

Observations. — I. — II. — Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.*, vol. 129, n° 9, p. 366. Comp. Cour du district ouest de Pensylvanie, ce Rec., III, p. 759; Dixon, *The law of shipping*, pages 325 et suiv.

COUR D'APPEL (3e Circuit)

16 juin 1903

Abordage. Pilote abordant un vapeur. Fausse manœuvre du pilote. Irresponsabilité du vapeur.

Navire : « Ausgar ».

Quand un vapeur fait des signaux pour demander un pilote et que ce dernier se prépare à monter à bord, il est du devoir des deux navires de faire les manœuvres nécessaires pour éviter tout risque.

Est seul en faute le pilote qui, alors que le vapeur a stoppé et court encore sur son erre, se figure que le vapeur est arrêté et coupe sa route, manœuvre qui lui a causé des avaries.

Du 16 juin 1903. — Devant MM. Acheson, Dallas et Buffington. Plaid. : MM. Brown et Cheyney.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 123, n° 4, p. 473. Comp. Rouen, 24 avril 1901, ce Rec., XVIII, p. 149 et la note.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

9 mai 1903

Abordage. Voilier. Défaut de feu d'arrière. Responsabilité. Navires : « Nemrod » et « Bernicia ».

D'après l'article 10 du Règlement international, un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci de la partie arrière un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (*flare up*). Ce feu blanc peut être fixe et placé dans un fanal, mais dans ce cas, le fanal doit être muni d'écrans et disposé de telle sorte qu'il projette une lumière non interrompue sur un arc de l'horizon de douze degrés. Ce feu doit être visible d'au moins un mille et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Si un navire opte pour le feu provisoire, son devoir est de maintenir une surveillance attentive à l'arrière et d'allumer le feu provisoire aussitôt qu'il voit le navire en voie de le dépasser.

Dans un abordage entre un vapeur et un voilier, le voilier est seul en faute pour n'avoir ni feu fixe ni feu provisoire à l'arrière, alors qu'il avait pu apercevoir le vapeur qui avait ses feux réglementaires, et que ce dernier à raison des circonstances n'avait pu être vu qu'à 150 pieds de l'endroit de la collision.

Du 9 mai 1903. — Devant M. Holt. Plaid. : MM. Ch. C. Burlingham et J. P. Kirlin.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.*, 1903, vol. 122, n° 6, p. 886 ; Cour du district sud de New-York, 24 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 298 et la note.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

27 mai 1903

Abordage. Navire de guerre. Règles de l'Amirauté. Application. — Vitesse excessive dans le brouillard. — Navires se croisant. Articles 16, 19 et 22 du Règlement international. — Navire de guerre. Brouillard. Défaut de vigilance. — Acte du Congrès autorisant les poursuites. Faute du navire de guerre. Responsabilité des Etats-Unis.

Navires . « Colombia » et « Foscolia ».

I. — Quand le Congrès, par un acte spécial, a autorisé la poursuite de la marine de guerre des Etats-Unis devant une Cour d'amirauté à raison d'un abordage entre un navire de guerre américain et un navire de commerce, les règles de cette juridiction sont applicables et il ne peut s'exonérer de leur violation pour n'avoir pas fait les signaux de brouillard, en invoquant l'ordre du commandant donné dans l'exercice de ses fonctions, ou pour avoir marqué ses feux, en allèguant l'ordre du chef de l'escadre, semblables ordres n'étant pas légaux à l'époque de la collision.

II. — Un vapeur est en faute, même s'il s'agit d'un croiseur filant 18 nœuds, si, dans un brouillard épais, il ne réduit sa vitesse qu'à 6 nœuds. C'est là une violation de l'article 16 du Règlement.

III. — Quand un navire voit l'autre par tribord, c'est à lui de l'éviter (art. 19) et il ne doit pas essayer de le faire en coupant la route du navire qui doit continuer la sienne (art. 22).

IV. — Un navire de guerre qui navigue la nuit dans le brouillard, sans faire de signaux de brume et les feux masqués, doit redoubler de vigilance et il commet une faute engageant sa responsabilité quand il se contente de placer les hommes de vigie dans les conditions ordinaires de navigation par temps clair, c'est-à-dire deux hommes à chaque extrémité de la passerelle et deux à l'arrière, les vigies de la passerelle étant à 94 pieds de l'avant et à 37 pieds au-dessus de l'eau.

V. — L'acte qui autorise les poursuites devant une Cour d'Amirauté contre un navire de la marine militaire des Etats-Unis, autorise cette juridiction à prononcer une condamnation contre l'Etat, dans le cas où la responsabilité est jugée peser seulement sur le navire de guerre.

WATTS c. ÉTATS-UNIS.

Digitized by Google

Du 27 mai 1903. — Devant M. Adams. Plaid. : MM. Wing, Putnam et Burlingham ; l'attorney des Etats-Unis et l'attorney adjoint.

Observations. I.-V. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, 1903, vol 123, n° 1, p. 105. Comp. les décisions rendues à l'occasion du même abordage, Bordeaux, 28 décembre 1898, ce Rec., XIV, p. 664 ; 26 février 1900, *ibid.*, XVI, p. 175 et les notes.

Au sujet de la vitesse en temps de brouillard, comp. Bruxelles, 1er février 1903, *ibid.*, XIX, p. 435 et la jurisprudence en note.

Pour l'application des articles 19 et 22 du Règlement, comp. Marseille, 9 février 1898, *ibid.*, XIII, p. 664.

Voyez Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, pages 304 et suivantes, 321 et suiv., 331 et suiv.

COUR DU DISTRICT EST DE VIRGINIE

28 mars 1903

Accident à un passager survenu en haute mer. Navire étranger. Action *in personam* contre l'armateur. Compétence de la juridiction d'Amirauté des Etats-Unis.

Navire : « Montenegro ».

Une Cour d'Amirauté des Etats-Unis a juridiction pour appliquer l'action *in personam* contre le propriétaire d'un navire étranger pour obtenir la réparation du préjudice subi en haute mer par un passager américain, et cela sans avoir à tenir compte de la loi du pavillon du navire.

L'action contre un navire étranger à raison d'un accident survenu en haute mer est régie par la loi générale maritime telle qu'elle est appliquée aux Etats-Unis, et le propriétaire du navire est responsable du préjudice dû à la négligence des préposés à la navigation du navire.

Pouppert c. Elder Dempster Shipping C°.

Du 28 mars 1903. -- Devant M. Waddill. Plaid. : MM. Whitehurst et autres ; Hughes et Little.

Observation. -- Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.* vol. 122, n° 7, p. 983 ; voyez en sens contraire, Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 571 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

COUR DE CASSATION DE TURIN

17 avril 1903

Abordage fautif. Art. 662 C. com. Condamnation solidaire envers les tiers. Absence d'obligation immédiate. Détermination des responsabilités. Mesure d'instruction supplémentaire. Cour d'appel. Validité. — Abandon du navire et du fret. Propriétaire du navire. Responsabilité éventuelle. Possibilité. — Conflit de lois. Abordage en haute mer. Loi applicable. Loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation à la réparation des dommages. — Abandon. Art. 491 C. com. Fautes du capitaine ou de l'équipage. Dommages causés aux personnes. Application.

Navires : « Meuse » et « Perseo ».

I. — Lorsqu'un abordage est reconnu fautif, d'après l'article 662 du Code de commerce, la condamnation solidaire envers les tiers ne peut être prononcée contre les deux navires entrés en collision qu'au cas où il y a faute commune ou s'il est impossible d'établir auquel des deux navires l'abordage est imputable ; en conséquence fait une juste application de cet article la Cour qui, avant de condamner au fond, ordonne une mesure supplémentaire d'instruction pour essayer de déterminer les responsabilités.

II. — L'abandon du navire et du fret fait par le propriétaire pour le cas éventuel où il serait déclaré responsable, peut être validé avant même que sa responsabilité soit définitivement établie.

III. — Lorsqu'un abordage s'est produit en haute mer, c'est la loi du pays auquel appartient le navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation de réparer le dommage, qui doit être appliquée.

IV. — Aux termes de l'article 491 du Code de commerce, la faculté d'abandon est accordée au propriétaire du navire

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 916.

Digitized by Google

pour s'exonérer des conséquences des fautes du capitaine et de l'équipage et notamment d'un abordage fautif, même s'il en est résulté des dommages aux personnes.

BALSAMO ET AUTRES C. N. PAQUET ET Cie ET SOCIETA DI NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA.

ARRÊT

« LA COUR,

... Sur le second moyen :

Attendu que, d'après l'article 662 du Code de commerce, l'obligation solidaire à la réparation des dommages n'incombe aux navires entrés en collision que dans deux cas limitativement indiqués : s'il y a faute commune ou s'il est impossible de déterminer à qui doit être imputée la responsabilité de l'abordage;

Attendu que la Cour, après avoir établi que l'abordage entre le *Perseo* et la *Meuse* était forcément fautif, puisqu'il s'était produit par temps clair et mer calme, devant les déclarations contradictoires des capitaines des deux navires, a ordonné une mesure d'instruction supplémentaire, afin de déterminer, s'il était possible, les responsabilités ;

Qu'en agissant ainsi, la Cour, loin de violer l'article 662, en a au contraire fait une juste application ;

Qu'il ne résulte nullement, en effet, de cet article, comme le prétend le pourvoi, qu'une fois le caractère fautif de l'abordage établi, à l'égard des tiers la condamnation solidaire des navires entrés en collision pour la réparation des dommages doit s'en suivre forcément, et que la répartition des responsabilités ne peut avoir d'effet qu'entre eux ;

Qu'ainsi ce moyen doit être rejeté ;

Sur le troisième moyen :

Attendu, en première ligne, que le pourvoi conteste comme prématurée et inopérante la validité prononcée par la Cour de l'abandon du navire et du fret fait par la maison Paquet avant qu'il ait été statué sur la question de savoir si cette maison devait être rendue responsable d'une faute du capitaine ou de l'équipage de la *Meuse* ;

Attendu que ce moyen dans sa première branche est inadmissible et mal fondé; inadmissible, pour avoir été proposé pour la première fois devant la Cour de cassation, et encore pour défaut d'intérêt; qu'en effet, la validité de l'abandon, bien que prononcée avant la détermination des responsabili-

Digitized by Google

tés, ne peut rendre pire la situation juridique des victimes, car, ou la faute existe et l'abandon libère le propriétaire du navire, ou elle n'existe pas et ce n'est plus alors qu'un acte superflu ;

Mal fondé, parce que la loi, en accordant au propriétaire du navire le droit de s'exonérer de toute responsabilité par l'abandon de ce navire et du fret, n'a nullement édicté que l'abandon ne pourrait être validé tant que la responsabilité ne serait pas établie ; qu'il est d'ailleurs indiscutable qu'un mode péremptoire de libération d'une obligation peut être valablement proposé même sur le simple soupçon de l'existence de cette obligation, qu'en effet, le débiteur, qui peut se libérer d'une obligation réelle et certaine, le peut à plus forte raison pour une obligation éventuelle et encore incertaine, puisqu'il court le risque d'en voir démontrer la réalité à son encontre ;

Attendu que le moyen, dans sa seconde branche, se fonde sur la violation et la fausse application de l'article 491 du Code de commerce, en ce que l'abandon aurait été déclaré valable et libératoire dans tous les cas, alors qu'il ne pourrait l'être au cas d'abordage fautif ou dolosif, ou, tout au moins, au cas de dommages causés aux personnes ;

Attendu, pour l'exactitude des principes qu'à tort la Cour a déclaré la loi italienne applicable à l'espèce ; que, sans doute, l'abordage ayant eu lieu en pleine mer, c'est bien la loi de la nation à laquelle appartient le navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation qu'il convient d'appliquer ; mais que le fait générateur de l'obligation, dont la maison Paquet entend se libérer par l'abandon, serait la faute du capitaine et de l'équipage de la *Meuse* et non la faute du capitaine et de l'équipage du *Perseo*, qui ne peut engager en rien sa responsabilité ; que, par suite, la faute du capitaine et de l'équipage de la *Meuse* n'ayant pu se produire ailleurs que sur ce navire, naviguant sous pavillon français, c'est d'après la loi française seule que doit être résolu le litige ;

Mais attendu que la discussion n'est pas portée sur ce terrain, et qu'elle serait purement académique, puisqu'au point de vue de l'abandon les deux législations donnent des solutions presque identiques ;

Attendu, d'ailleurs, que la thèse soutenue par le pourvoi, examinée même au point de vue de la loi italienne, apparaît

Digitized by Google

comme fal fondée à la simple lecture des textes suffisamment clairs et explicites;

Qu'en effet, l'article 491 commence par déclarer le propriétaire du navire « responsable des fautes du capitaine et des autres personnes de l'équipage »; que ce n'est pas là un principe nouveau, mais l'application en matière maritime du principe général en vertu duquel le préposant est obligé par les actes de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions;

Que cette responsabilité ne s'étend pas à tous les actes, mais à ceux qui, en dehors des contrats. peuvent entraîner une responsabilité, c'est-à-dire aux actes coupables de l'homme engendrant l'obligation de réparer le dommage, à la faute, y compris le dol;

Qu'elle ne s'applique pas aux actes contractuels, puisque le même article déclare ensuite le propriétaire du navire simplement « tenu des obligations contractées par le capitaine pour ce qui concerne le navire et l'expédition », faisant ressortir cette différence, c'est que le propriétaire répond même des actes fautifs commis par l'équipage, tandis qu'il n'est engagé que par les contrats passés par le capitaine;

Attendu que le même article ajoute : « Toutefois, le propriétaire, qui ne s'est pas obligé personnellement, peut, dans tous les cas, moyennant l'abandon du navire et du fret acquis ou à gagner, se libérer de la responsabilité et des obligations susdites, sauf les obligations relatives aux salaires et émoluments des gens de l'équipage »;

Qu'il est impossible, devant la généralité des termes « dans tous les cas » d'admettre que la faculté d'abandon soit refusée au propriétaire du navire précisément pour les actes fautifs ou dolosifs du capitaine ou pour ceux ayant causé quelque dommage aux personnes; que si le législateur avait entendu excepter ces actes des effets de l'abandon. il l'aurait exprimé, comme il l'a fait pour l'obligation au paiement des salaires de l'équipage, et que cette considération suffit pour lever le moindre doute qui pourrait subsister;

Attendu que la faculté d'abandon, qui apporte une restriction au principe de la responsabilité du préposant. se justifie par la nécessité de favoriser dans l'intérêt public le commerce maritime, l'un des plus puissants facteurs de la richesse et de la propriété sociales;

Que si le propriétaire du navire, déjà exposé aux risques

Digitized by Google

très graves de la navigation, devait répondre sur tout son patrimoine des faits du capitaine et de l'équipage, alors qu'à travers l'immensité des mers il n'a aucun moyen de les surveiller, il se trouverait difficilement quelqu'un qui voulût engager tous ses biens dans de tels hasards ;

Attendu qu'en droit romain la responsabilité de l'*exercitor navis* pour les faits de ses préposés était illimitée, mais qu'à la suite des progrès de la navigation, les législations des peuples commerçants ont admis la nécessité d'adoucir la rigueur de cette responsabilité indéfinie en la restreignant à la valeur du navire ;

Que l'origine de cette restriction remonte au droit coutumier des peuples de la Méditerranée et de la Baltique, codifié dans le fameux Consulat de la mer, recueil d'ordonnances des souverains de France, d'Espagne, d'Allemagne et des républiques d'Italie, adopté comme loi pour toute l'Europe méridionale entre les XIe et XIIe siècles ;

Que la célèbre ordonnance française de 1681 s'est inspirée de ce principe en édictant (Titre VIII, art. 2) : « Les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître, mais ils en demeureront déchargés en abandonnant le navire et le fret » ;

Et, comme il n'était pas question des obligations dans cet article, qu'une controverse s'est élevée sur le point de savoir si l'abandon était possible pour les engagements du capitaine ou devait être restreint à ses seules fautes ;

Qu'Emérigon soutenait l'affirmative, comprenant dans l'expression large de « faits » aussi bien les actes licites que les actes illicites, tandis que Valin professait la négative et que son opinion fut généralement suivie ; que sous l'empire du Code français de 1808 la controverse subsista et ne prit fin que par la loi de 1841 qui donna à l'article 216 sa forme actuelle ;

Que le texte de cet article est la traduction littérale de l'article 231 du Code Albert, sauf que ce dernier précise peut-être davantage en déclarant l'abandon possible « pour la responsabilité et les obligations ci-dessus » ;

Que l'article 231 du Code Albert fut reproduit par l'article 311 du Code de commerce italien de 1865, qui devint lui-même, dans la rédaction de 1882, l'article 491 actuel ;

Que telle est la genèse de cette disposition spéciale ; qu'il en ressort de toute évidence que les expressions « faits du

Digitized by Google

capitaine et de l'équipage » comprennent nécessairement la faute et le dol et que la faculté d'abandon est applicable à la responsabilité qui en résulte pour le propriétaire du navire ;

Que, disent les travaux préparatoires, « s'il est un cas où la responsabilité du propriétaire du navire ne peut être illimitée, c'est évidemment lorsqu'elle est engagée par un acte délictueux du capitaine, car il serait injuste de prétendre que le propriétaire devrait être tenu au delà de ce qu'il a confié à son préposé » ;

Attendu que le pourvoi s'appuie sur ce passage de l'article 491 : « ... pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition » pour soutenir que le législateur a entendu excepter les dommages causés aux personnes par la faute ou le dol du capitaine ;

Mais attendu que cette limitation affecte non pas la portée libératoire de l'abandon, mais bien la responsabilité elle-même du propriétaire, en ce sens que la loi restreint cette responsabilité aux seuls actes du capitaine et de l'équipage accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et que pour les actes étrangers au navire et à l'expédition le propriétaire n'a pas à user de la faculté d'abandon, parce qu'il n'en est pas responsable ;

Qu'on ne peut soutenir que l'abordage fautif et les dommages qu'il a causés aux personnes soient des faits étrangers au navire et à l'expédition ;

Qu'ainsi, la responsabilité du propriétaire du navire étant engagée, il a forcément le droit de faire abandon pour se libérer des conséquences de tels actes ;

Attendu qu'à l'appui de sa thèse le pourvoi invoque en vain la place de l'article 491 au titre « Des navires et des propriétaires de navires », puisque cet article devait se trouver naturellement au titre où sont précisées les obligations du propriétaire et leur étendue et qu'il était inutile de le répéter dans les dispositions particulières du contrat de transport et de l'abordage, auxquelles évidemment s'appliquent les règles générales quand il n'y est pas apporté de modifications ou de restrictions ;

Qu'en vain encore on argumente des articles 1151, 1153 et 1156 du Code civil qui posent le principe général de la responsabilité, puisque la loi dans l'article 491 y apporte une limitation spéciale et qu'il est de règle que les lois particulières dérogent aux lois générales ;

Digitized by Google

Que l'article 5 des dispositions préliminaires du Code civil ne peut davantage être invoqué, puisqu'il s'agit en l'espèce, non pas de l'abrogation d'une loi, mais d'une exception apportée par la loi elle-même dans un cas particulier à un principe général ;

Attendu que la jurisprudence italienne admet, il est vrai, une restriction à la faculté d'abandon, pour les dommages résultant d'un défaut d'entretien du navire ; mais qu'en pareil cas il s'agit d'une faute personnelle du propriétaire ou de l'armateur qui n'a pas accompli l'obligation qui lui incombe en propre de tenir son navire en bon état de navigabilité ;

Qu'il est donc naturel qu'il ne puisse pour s'exonérer, recourir à l'abandon, puisque la loi lui refuse cette faculté pour les obligations qui lui sont personnelles, qu'elles dérivent d'un contrat ou d'une faute de sa part ;

Qu'ainsi cette jurisprudence confirme la règle que l'abandon peut être valablement fait dans tous les cas pour les fautes du capitaine ou de l'équipage ;

Qu'en conséquence aucun des moyens du pourvoi ne peut être accueilli ;

Par ces motifs,

Rejette... »

Du 17 avril 1903. — Présid. : M. Pinelli, 1er président ; plaid. : Mes Devoto, Rissetti, Carcassi et Rolandi Ricci, avocats.

Observations. — I-IV. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Gênes, objet du présent pourvoi, du 24 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 645 et la jurisprudence en note relative au conflit de lois.

Sur la validité d'un abandon fait même en cas d'intérêt purement éventuel, comp. Cassation française, 10 janvier 1898 *ibid*, XIII, p. 613 et la note.

Comp. sous cette décision la note de M. Alberto Beer relative à l'interprétation de l'article 662 du Code de commerce italien au cas d'abordage douteux, *Diritto marittimo*, anno V, fasc. 7, Luglio 1903, p. 241.

Adde Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, ch. VII, n° 474 et suivants, p. 407.

Digitized by Google

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

Décret royal italien approuvant le règlement déterminant les règles à suivre pour l'embarquement, le transport par mer et le débarquement des marchandises dangereuses.

(Traduction de M. L. Koch, avocat à Marseille).

DÉCRET

VICTOR EMMANUEL III, etc.,

Vu les articles 163, 168, 169 et 178 du Code de la marine marchande ;

Vu les articles 523 à 528, 849 à 856 du règlement établi pour l'exécution du dit Code...

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE 1er. — Est approuvé le règlement ci-annexé qui détermine les règles à suivre pour l'embarquement, le transport par mer et le débarquement des marchandises dangereuses.

ARTICLE 2 — Sont abrogés les articles 523 à 528 et 849 à 856 du règlement établi pour l'exécution du Code de la marine marchande.

Le présent décret. etc.

Fait à Racconigi, le 13 juillet 1903.

VICTOR EMMANUEL.

RÈGLEMENT

CHAPITRE PREMIER

Classification des marchandises dangereuses.

ARTICLE PREMIER

Règles pour la classification.

La classification des matières infectantes, tensives, inflammables et explosives est présentée en forme de tableaux annexés au présent règlement.

L'énumération faite dans ces tableaux n'est pas complète,

Digitized by Google

elle est limitée aux marchandises les plus caractéristiques de chaque groupe.

Toute marchandise non désignée sera classée dans le groupe de celles avec lesquelles elle a des caractères semblables ; en cas de doute, elle devra être classée dans le groupe supérieur. S'il y a contestation, la décision appartiendra, selon les cas, soit à un laboratoire régional de chimie de l'administration des douanes, soit à un laboratoire de chimie approuvé par la préfecture, soit à une direction militaire d'artillerie, soit à un collège d'experts techniques légalement autorisés, choisis par l'autorité maritime.

La décision en dernier ressort sera rendue par la commission des matières explosives, instituée près du Ministère de l'intérieur par décret du 21 octobre 1901, après avis du laboratoire central des douanes.

Article 2

Classification.

Sont considérées comme marchandises dangereuses pour la sécurité des navires :

a) Les substances corrosives (catégorie II, groupe 1) ;

b) Les substances inflammables par décomposition ou combustion spontanées (catégorie VI) ;

c) Les substances qui se décomposent au contact de l'eau avec dégagement de gaz (catégorie VII, groupe 2) ;

d) Les gaz comprimés ou liquéfiés (catégorie VII, groupe 3) ;

e) Les substances inflammables ou explosives (catégorie VIII à XIV inclus) ;

f) Le fulminate de mercure à l'état mouillé (catégorie XIV *bis*), dont le transport n'est accordé sous certaines conditions qu'à la seule administration militaire ;

g) La nitroglycérine, les picrates explosant au choc et les fulminates d'argent et d'or (catégorie XIV *ter*), dont le transport n'est admis en aucun cas.

Sont considérées comme nuisibles à l'hygiène du bord :

h) Les matières infectantes.

Sont enfin, par mesure de sécurité, soumises à quelques-unes des prescriptions du présent règlement, les marchandises suivantes :

i) Les poisons (catégorie II, groupe 2) ;

k) Les matières combustibles (catégorie III) ;

Digitized by Google

l) Les matières facilement inflammables (catégorie IV) ;

m) Les graisses végétales, animales, etc. (catégorie V, groupe 1) ;

n) Les matières qui alimentent la combustion (catégorie V, groupe 2) ;

o) Les matières fermentescibles (catégorie VII, groupe 1).

CHAPITRE II

Embarquement et débarquement dans les ports des marchandises dangereuses.

Article 3

Surveillance de l'autorité maritime.

Les opérations d'embarquement, de débarquement et le transport par mer des marchandises dangereuses visées à l'article précédent se feront sous la surveillance directe de l'autorité maritime, qui aura la faculté de délivrer le permis et veillera à l'accomplissement des prescriptions contenues dans les articles suivants où la manière d'opérer en tenant compte des conditions locales est réglée, elle devra se conformer aux dispositions déjà en vigueur en tant qu'elles ne sont pas contraires au présent règlement.

Article 4

Règles générales pour l'embarquement et le débarquement.

Ceux qui voudront embarquer des marchandises inflammables, explosives et fulminantes (catégorie VIII et suivantes) devront en faire la demande par écrit, vint-quatre heures au moins à l'avance, à l'autorité maritime locale, en indiquant la provenance, le poids et la catégorie des dites marchandises, et si elles ont été emballées suivant les modes prescrits par le présent règlement.

A cette demande doivent être jointes l'acceptation d'embarquement de l'armateur du navire, ou de quelqu'un pour lui, et la déclaration du capitaine que le navire est prêt à partir aussitôt achevé le chargement des marchandises dont il s'agit.

Sur le vu de la demande, l'autorité maritime fera, aux frais de l'intéressé, parvenir télégraphiquement au chef de la sta-

Digitized by Google

tion de chemin de fer du pays d'origine un permis d'expédition des marchandises dangereuses pour le port d'embarquement.

Lorsque les marchandises dangereuses arriveront de l'étranger par chemin de fer, elles devront être dirigées par l'autorité maritime sur la station la plus voisine du port d'embarquement, et le chef de cette station sera tenu d'avertir de leur arrivée l'autorité maritime qui prendra les mesures ci-dessus indiquées.

Si ces marchandises doivent ensuite être transportées dans le périmètre du port par charrettes, les autorités municipales, pour celles comprises dans les catégories VIII à X inclus, et les autorités préposées à la sécurité publique, pour celles comprises dans les catégories XI et suivantes, du lieu d'origine, auront la charge de demander auparavant à l'autorité maritime locale si tout est prêt pour un embarquement immédiat.

Les wagons et charrettes qui transporteront ces marchandises devront être amenés sur quai, à huit heures du matin au plus tard le jour où le navire, auquel elles sont destinées, sera prêt à recevoir et ancré au lieu d'embarquement désigné.

Dès l'arrivée de ces marchandises dans la circonscription du port, le chef de station, l'expéditeur ou l'agent, suivant les cas, en informeront sans délai l'autorité maritime locale pour les mesures à prendre qui la concernent.

Les capitaines des navires, arrivant chargés de marchandises dangereuses, en se présentant au bureau du port pour la déclaration, devront déclarer leur nature et leur quantité, et l'état de la cale qui les contient, en produisant, s'ils en sont requis, les récépissés de douane du pays d'origine

En outre, pour l'embarquement des matières explosives et fulminantes (catégorie XI et suivantes), il faudra une licence préalable des autorités préposées à la sécurité publique, sauf exception :

a) Pour la poudre de tir en quantité inférieure à trois kilogrammes, soit en masse, soit divisée en cartouches, mèches, etc. ;

b) Pour les boîtes de cartouches amorcées, de capsules ordinaires, etc., quand le poids total de la matière fulminante n'excède pas deux cents grammes ;

c) Pour les munitions à l'usage particulier du bord.

Sont enfin dispensés de cette formalité l'administration

Digitized by Google

militaire, les corps de la garde royale des finances et les sociétés de tir à la cible légalement constituées et reconnues.

Article 5

Règles spéciales pour l'embarquement et le débarquement.

L'embarquement et le débarquement des matières explosives, inflammables et fulminantes (catégorie VIII et suivantes, sauf catégorie X, groupe I, allumettes), devront être effectués à une heure de la journée telle et de telle sorte qu'aucune partie du chargement ne reste sur quai pendant la nuit. Si toutefois, par suite de nécessités gouvernementales, ces opérations devaient se faire de nuit, on emploiera pour l'éclairage ou la lumière électrique à incandescence ou tel autre système offrant des garanties de sécurité équivalentes.

Dans les locaux intérieurs et les cales il ne sera fait usage que de lampes de sûreté.

La manutention des substances explosives et fulminantes (catégorie XI et suivantes) devra se faire à la main au moyen d'hommes faisant la chaîne munis de sandales ou de souliers sans clous. Les espaces pour le passage seront recouverts de paillettes, de toile pliée, etc. S'il faut employer, en cas d'absolue nécessité, les machines élévatoires, telles que mâts de charge, grues, etc., les élingues de suspension seront en câbles de matières textiles, à l'exclusion complète des chaînes, câbles métalliques, etc. On devra apporter le plus grand soin à l'élinguage des colis afin d'éviter des chutes fortuites.

Devront être refusés les colis contenant des marchandises dangereuses qui présenteront des traces de coulage ou dans lesquels des déplacements intérieurs dénoteront un vice d'emballage.

Toutes les opérations concernant les marchandites dangereuses seront suspendues pendant les orages accompagnés d'éclairs ou faisant craindre des décharges électriques.

Article 6

Règles générales pour le transport sur allèges.

L'embarquement et le débarquement des marchandises dangereuses devront toujours, autant que possible, être effec-

Digitized by Google

tués directement du quai à bord du navire et inversement. S'il faut employer des allèges pour le transbordement, elles devront être garnies de paillassons.

Les marchandises classées dans les catégories VI et suivantes (substances inflammables, explosives et fulminantes, sauf celles des catégories VII, groupe 1, et X, groupe 1), devront toujours, à bord des allèges, être couvertes d'une toile à voiles autant que possible non inflammable.

En principe, seront exclues du transport des marchandises dangereuses les allèges munies de machines à vapeur. Toutefois, pour une quantité restreinte, le transport en pourra être toléré sur des remorqueurs ou bateaux à vapeur, à la condition que les marchandises pourront y être placées sur le pont, en dehors de l'action de la chaleur des machines, et seront dûment protégées par une toile a voiles.

Les bateaux à vapeur et remorqueurs employés à la remorque ou au transport des marchandises dangereuses devront avoir le haut de leurs cheminées fermé par une toile métallique propre à empêcher la sortie des étincelles.

Article 7

Règles spéciales pour le transport sur allèges.

On ne pourra transporter à la fois sur la même allège, des matières fulminantes (catégorie XIV et XIV *bis*) avec des substances corrosives (catégorie II, groupe 1) et des substances inflammables par décomposition et combustion spontanées (catégorie VI) et des gaz comprimés à l'état liquide (catégorie VII, groupe 3). Les matières des catégories susdites ne pourront pas davantage être transportées avec des substances inflammables et explosives (catégorie VIII à XIII), à moins que chaque catégorie de marchandise ne soit complètement isolée des autres et protégée par une toile à voiles. De même les marchandises appartenant aux divers groupes des explosifs devront être transportées séparément ou placées séparément sur la même allège.

Les marchandises dangereuses devront être arrimées sur les allèges de manière à n'éprouver aucun mouvement de nature à produire des chocs ou des frottements. Les caisses et récipients devront avoir le couvercle en haut et ceux qui contiennent des substances explosives et fulminantes (catégorie XI et suivantes) devront porter sur le couvercle, écrit

Digitized by Google

d'une façon bien lisible le mot « Dessus » (voir article 19 pour les conditions d'emballage).

Pour le transport des marchandises dangereuses, les allèges ne devront jamais être chargées complètement : dans les rades et plages ouvertes la limite de chargement sera des deux tiers de la portée effective de l'allège, dans les ports et golfes fermés, des trois quarts. En cas de transport de substances corrosives contenues dans des récipients fragiles, ces récipients ne devront pas être superposés.

Enfin il est interdit, dans n'importe quelle circonstance, de transporter des passagers sur des allèges chargées de marchandises dangereuses.

Article 8

Surveillance des allèges chargées de marchandises dangereuses.

Les allèges chargées de matières inflammables, explosives et fulminantes (catégorie VIII et suivantes) devront porter un pavillon rouge dressé sur une hampe à la proue et la nuit un fanal de même couleur éclairé à l'huile ou à la bougie.

Les allèges portant des matières explosives ou fulminantes (catégorie XI et suivantes) devront avoir à bord un homme de garde fourni par le service du port et rétribué suivant les règles en vigueur. Pendant la nuit, elles devront être amarrées auprès du navire qui embarque ou débarque ces marchandises ou à une place désignée par l'autorité maritime locale.

S'il y a un certain nombre d'allèges et une quantité importante de matières explosives ou fulminantes, l'autorité maritime devra organiser un service spécial de surveillance, après entente, si besoin est, avec l'autorité militaire et les autorités préposées à la sécurité publique.

Article 9

Surveillance et précautions sur les navires.

Les navires ayant à bord des marchandises dangereuses, à l'exception des allumettes, seront amarrés au mouillage établi à cet effet. Ils tiendront constamment dressé en un point bien visible un pavillon rouge de dimensions convena-

Digitized by Google

bles et, pendant la nuit, un fanal de même couleur éclairé à l'huile ou à la bougie.

Avant le commencement des opérations d'embarquement et de débarquement et durant ces opérations, tous les feux devront être et rester éteints, il sera interdit de faire usage de bougies et d'allumettes et de fumer. Ces prohibitions sont applicables même aux allèges employées pour ces opérations, à l'exception des feux de la machine des remorqueurs.

L'autorité maritime locale veillera à faire éteindre même tous les feux qu'elle jugera utile dans le voisinage du lieu d'embarquement ou de débarquement, avant le commencement de ces opérations.

Si, par suite d'une nécessité supérieure, on ne peut éteindre à bord les feux de la machine, le haut des cheminées devra être fermé par une toile métallique à mailles d'une petitesse suffisante pour empêcher la sortie des étincelles.

Enfin tous les navires qui embarquent des substances inflammables, explosives et fulminantes (catégories VIII et suivantes, à l'exception des allumettes) devront avoir leurs mâts, ou au moins le plus grand d'entre eux, munis de paratonnerres, dont le bon fonctionnement sera vérifié par l'autorité maritime.

Article 10

Surveillance et précautions relatives au mouillage et à l'amarrage des navires.

A bord de tout navire qui débarque ou embarque des marchandises inflammables, explosives et fulminantes (catégories VIII et suivantes), à l'exception des allumettes (catégorie X, groupe 1) et des pétroles ordinaires, mais en petite quantité, il sera placé par l'autorité maritime un garde qui y restera tout le temps employé à ces opérations. La rétribution du garde sera à la charge de l'intéressé dans la mesure fixée par les dispositions en vigueur.

Le service du port devra veiller à ce que les navires qui ont embarqué des marchandises dangereuses partent dès l'achèvement des opérations de chargement. En cas de force majeure ou autre circonstance exceptionnelle qui empêcherait le départ du navire, le service du port prendra les mesures utiles pour le faire ancrer au mouillage préalable-

Digitized by Google

ment désigné et pour établir une surveillance spéciale tant à bord que dans les alentours.

Autant que possible les emplacements de mouillage et d'arrimage des navires qui devront recevoir ou délivrer des chargements de marchandises dangereuses seront choisis en un lieu éloigné et isolé du port, en dehors des habitations et loin des établissements et des autres navires.

En outre ces navires devront être amarrés exclusivement avec des chaînes ou câbles métalliques, ils pourront même être entourés de radeaux flottants reliés entre eux par des chaînes de fer.

Article 11

Paiement des frais de surveillance et autres.

Les dépenses de toute sorte occasionnées par les mesures de précaution ordonnées en exécution des articles précédents pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises dangereuses, seront payées solidairement par le capitaine du navire et le consignataire de la cargaison sur note détaillée dressée par le service du port.

CHAPITRE III

Emballage, arrimage et transport par mer des marchandises dangereuses.

Article 12

Règles générales pour le transport.

Sauf les exceptions qui seront respectivement indiquées, les marchandises dangereuses pourront être chargées soit sur soit sous le pont sur des voiliers effectuant des voyages au cabotage et des vapeurs affectés au seul transport des marchandises.

Sur les voiliers effectuant des voyages au long cours ces mêmes marchandises ne pourront être chargées que sous le pont.

Sur les vapeurs qui transportent des passagers, mais toujours pour les voyages au cabotage, et sur ceux affectés au service postal pourront être chargées soit sur soit sous le pont les substances corrosives (catégorie II, groupe 1), les

Digitized by Google

substances inflammables par décomposition et combustion spontanées (catégorie VI), celles qui se décomposent au contact de l'eau avec dégagement de gaz (catégorie VII, groupe 2) et les gaz comprimés ou liquéfiés (catégorie VII, groupe 3). En outre, mais seulement dans des locaux dont on pourra disposer à bord du vapeur, et qui devront être séparés des cabines, convenables et éloignés de toute source de chaleur, on pourra charger même des matières inflammables (catégories VIII, IX et X, groupe 1).

Sur les vapeurs qui transportent des passagers pour des voyages au long cours sera permis seulement sur le pont le chargement des substances corrosives (catégorie II, groupe 1), des substances inflammables par décomposition et combustion spontanées (catégorie VI), de celles qui se décomposent au contact de l'eau avec dégagement de gaz (catégorie VII, groupe 2) et des gaz comprimés et liquéfiés (catégorie VII, groupe 3).

Les matières inflammables par frottement (catégorie X, groupe 1), ainsi que les marchandises comprises dans les catégories VIII et IX, pourront être chargées même sous le pont, pourvu que, en ce qui concerne les allumettes, elles soient enfermées dans des caisses de fer-blanc, de zinc ou d'autre métal, soudées et enveloppées d'une double caisse en bois (voir art. 18).

Des dispositions analogues seront prises en cas d'embarquement de soie noire en écheveaux (voir art. 16).

Sur les navires affectés au service postal pourront, mais seulement dans les cas d'urgence et toujours avec l'assentiment de l'armateur, sous réserve des dispositions contenues aux cahiers des charges annexés aux conventions pour services subventionnés, être embarquées les matières explosives (catégories XI et suivantes), dans la cale, pourvu qu'elle présente toutes les garanties de sécurité requises, et jusqu'à concurrence de sa capacité, ou sur le pont, mais avec les restrictions fixées par les articles suivants. Toutefois, l'embarquement des marchandises comprises dans la catégorie XI sera permis, même en cas ordinaire, pourvu que soient remplies toutes les autres conditions de sécurité prescrites par le présent règlement.

Enfin sur tout navire pourront être chargés, sans restrictions, la poudre de tir, les feux d'artifices, le pétrole ou les autres marchandises comprises dans la classification, mais seulement pour la quantité nécessaire aux besoins du bord.

Digitized by Google

Article 13

Règles générales pour l'emballage et l'arrimage.

En général toutes les marchandises dangereuses visées au présent règlement devront être bien emballées de façon à être parfaitement immobilisées et à ne donner aucun signe de déplacements intérieurs. Tout colis, outre les mentions prescrites par les articles suivants, devra porter extérieurement l'indication de la nature de son contenu, de sa quantité et de la catégorie dans laquelle il est classé. Les emballages seront croisés d'un fil de laiton plombé pour les substances explosives et fulminantes (catégories XI et suivantes), sauf pour celles de la catégorie XII, en cas d'embarquement rapide.

Les récipients vides, imbibés ou souillés de matières dangereuses et nuisibles devront être bien fermés. Les récipients et barils de fer, qui auront servi à contenir des liquides inflammables, devront être soigneusement lavés et hermétiquement clos, comme s'ils étaient pleins.

Les marchandises dangereuses (voir art. 2, al. 1) devront être, s'il y a lieu, arrimées dans des cales facilement accessibles, sèches, n'étant ni traversées de tubes de vapeur non isolés, ni en contact avec les chaudières et les cuisines, et dont la température ne sera pas supérieure à 50° centigrades, la machine ayant ses feux allumés et les écoutilles étant fermées.

Chaque catégorie de marchandises dangereuses devra être arrimée dans un local séparé, à l'exception des allumettes et de la soie noire en écheveaux, dont les emballages devront être confectionnés suivant les prescriptions du présent règlement ; en cas d'impossibilité on pourra admettre que la séparation soit faite au moyen de cloisons provisoires construites suivant les règles de l'art.

Sous aucun prétexte il ne pourra être permis de placer des marchandises dangereuses dans les locaux occupés par les passagers et l'équipage.

Pour le transport des substances inflammables (catégories VIII, IX et X) les cales, outre les conditions ci-dessus prescrites, devront pouvoir être inondées, et, pour le transport des explosifs des catégories XII et XIII, elles devront former un compartiment parfaitement étanche, complètement revêtu

Digitized by Google

de bois ou autre matière similaire, facile à inonder par des robinets à prise directe (Kingston) ou des tuyaux communiquant avec la pompe. (Pour les marchandises de la catégorie XI, voir les dispositions de l'article 19, § 9).

En cas de nécessité, si l'on est obligé d'entrer dans les cales contenant des marchandises dangereuses, on devra toujours faire usage de lampes de sûreté et prendre toutes les autres précautions conseillées par la nature de la cargaison.

Enfin les écoutilles des cales destinées à contenir les substances explosives comprises dans les catégories XII et XIII, auront une double fermeture, dont une autant que possible hermétique.

La partie du pont destinée au transport des marchandises, dont le chargement dans les cales n'est pas admis, devra être revêtue de lamelles de fer ou de plomb et entourée d'un rebord, de telle sorte qu'au cas où les liquides dangereux viendraient à se répandre, ils puissent couler immédiatement à la mer par les dalots.

Article 14

Emballage et arrimage des matières infectantes.

Les matières infectantes (catégorie I) devront être arrimées de façon à éviter que leur contact ou leur présence ne puisse nuire à la santé de l'équipage et des passagers et avarier d'autres marchandises susceptibles d'altération. Pour ces matières il n'y a pas de conditions spéciales d'emballage ni de limite de chargement ; seulement, une fois le débarquement achevé, il devra être procédé par les soins du capitaine à la désinfection complète des cales qui les auront contenues, conformément au règlement de santé maritime approuvé par décret royal du 29 septembre 1895.

Article 15

Emballage et arrimage des substances corrosives et vénéneuses.

Les substances corrosives (catégorie II, groupe 1) à l'état liquide devront être enfermées dans des récipents qu'elles ne peuvent attaquer, parfaitement bouchés, revêtus d'osier, ou dans des récipients non revêtus placés dans des caisses ou paniers, avec de la paille ou autre matière dans les inters-

Digitized by Google

tices. Toutefois, pour l'acide nitrique, ordinaire ou anhydre, ce rembourrage devra être fait d'une matière inorganique, telle que déchets en forme de fibres (coton minéral), terre d'infusoires, sable ou autre.

Les colis contenant des substances corrosives devront être munis d'anses.

Si ces substances corrosives sont à l'état solide, les récipients qui les contiendront devront être conditionnés de telle sorte que le mouvement et les secousses ne puissent en aucun cas occasionner la rupture de l'enveloppe.

Les acides minéraux et les corrosifs liquides seront en principe admis pour le transport seulement sur le pont, bien arrimés, jusqu'à concurrence de l'espace disponible, et de façon à laisser la liberté de la manœuvre et du passage.

Toutefois, si le chargement est d'une importance telle qu'il ne puisse être transporté sur le pont, il pourra être permis de le placer dans la cale, à condition qu'elle soit profonde, isolée et bien accessible, afin que la manutention des récipients y soit facile. Ces récipients, s'ils sont en verre ou d'une autre matière fragile, devront être parfaitement immobilisés et non superposés et placés sur une couche d'au moins trente centimètres de hauteur de lest sec. On pourra dans la cale construire suivant les règles de l'art des planchers pour obtenir des étages remplissant les conditions susdites.

Les poisons (catégorie II, groupe 2) seront emballés suivant leur nature en sacs, barils, etc., en prenant soin de rendre imperméable l'emballage extérieur au moyen d'une garniture interne de papier ou d'autre matière, afin d'éviter la déperdition du contenu, fût-il en poudre.

Pour les marchandises visées au présent article est exigée l'apposition sur les emballages d'une étiquette bien visible et fixe portant le mot « Corrosif » ou « Poison », suivant le cas, et en outre, pour les poisons, le dessin d'un crâne.

Article 16

Emballage et arrimage des matières plus ou moins facilement combustibles, de celles alimentant la combustion, et de celles sujettes à combustion spontanée.

Les matières plus ou moins combustibles et celles alimentant la combustion (catégories III à VI) pourront être trans-

Digitized by Google

portées suivant les usages commerciaux en vrac ou en colis.

On devra toutefois prendre garde, pour celles facilement inflammables (catégorie IV), d'éviter, pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, la chute d'étincelles ou d'autres matières incandescentes capables de déterminer l'incendie de la masse.

Les matières alimentant la combustion (catégorie V, groupe 2) devront être contenues dans des fûts ou caisses de bois bien joints et garnis intérieurement de papier, afin d'éviter la déperdition. Le nitrate de soude seul pourra être chargé en vrac ou en sacs.

La soie noire tordue en écheveaux et le coton disposé pour lices (catégorie V, groupe 2), devront être embarqués en balles pressées ordinaires ou en caisses de bois (voir art. 12 pour la soie noire).

Article 17

Emballage et arrimage des matières fermentescibles au contact de l'eau et des gaz comprimés et liquéfiés.

Les liquides fermentescibles (catégorie VII, groupe 1) devront être renfermés dans des doubles récipients ou dans des récipients simples mais résistants, non complètement pleins et non hermétiquement clos ou munis d'une soupape de sûreté.

Les substances qui se décomposent au contact de l'eau avec dégagement de gaz (catégorie VII, groupe 2) devront être contenues dans des récipients inattaquables et hermétiquement clos, non fragiles et maintenus par un emballage en bois. Pour le peroxyde de soude, chaque colis ne devra pas peser plus de cinquante kilogrammes au poids brut.

Les gaz comprimés et liquéfiés (catégorie VII, groupe 3) devront être renfermés dans des cylindres métalliques capables de résister à la pression des gaz ou des vapeurs même à une température de 50° centigrades. Dans le cas contraire, ces récipients devront être munis d'une soupape de sûreté protégée contre les dégradations et impossible à atteindre de l'extérieur. Dans les climats chauds les récipients devront être enveloppés de tampons ou de nattes de paille maintenus humides. Les marchandises comprises dans les deux derniers groupes, quand elles seront chargées sur le pont, devront

Digitized by Google

être séparées et protégées par des toiles à voiles autant que possible non inflammables.

Article 18

Emballage et arrimage des substances inflammables.

Les substances inflammables comprises dans la catégorie VIII devront être contenues dans des récipients de verre revêtus d'osier et placés dans des paniers ou caisses pourvues d'anses, ou dans des récipients métalliques soudés et renfermés dans des caisses en bois, ou dans des barils résistants. Ces récipients devront être bien conditionnés et ne porter aucune trace apparente de coulage. Les pétroles ordinaires pourront être en outre embarqués dans des bateaux citernes à vapeur construits à cet effet.

Devront être transportées de la même manière les substances inflammables comprises dans la catégorie IX, avec cette réserve toutefois que les récipients de verre ne devront pas peser brut plus de 50 kilogrammes, et les récipients métalliques plus de 75. Exception est faite pour l'éther, le sulfure de carbone, l'acétone, les huiles légères de pétrole, dont le poid spécifique est inférieur à 0,680, et les huiles dérivées du goudron, entrant en ébullition à moins de 50° centigrades, qui devront être contenues dans des récipients en tôle de fer renforcé et d'un poids brut maximum de 650 kilogrammes par colis. Ces récipients devront être parfaitement étanches et bouchés de façon à empêcher la volatilisation des liquides qu'ils contiennent.

Les matières qui revêtent les récipients fragiles devront être trempées dans une solution saturée de chlorure de calcium ou autre de nature à empêcher leur embrasement au contact direct de la flamme.

Les dispositions de l'article 12 § 4 restant maintenues, les allumettes (catégorie X, groupe 1), si elles sont emballées en vrac, devront être mises sous une double enveloppe, l'enveloppe intérieure métallique en zinc ou en fer-blanc bien soudée. Si elles sont en paquets ou en boîtes, il suffira de les enfermer dans des caisses en bois formées de fortes planches bien jointes ; ces caisses ne devront pas peser brut plus de 150 kilogrammes.

Les substances inflammables au contact de l'eau ou par l'absence du liquide qui les préserve (catégorie X, groupe 2)

Digitized by Google

devront être contenues dans des récipients métalliques hermétiquement clos, emballés à leur tour dans des caisses de bois cerclées et munies d'anses, d'un poids brut maximum de 50 kilogrammes chacun.

Les marchandises de ce groupe ne pourront être transportées que sur le pont, isolées et protégées contre l'humidité par des toiles à voiles.

Enfin tous les récipients contenant des substances inflammables (catégories VIII, IX et X groupe 2) devront porter écrit sur le dessus d'une façon bien apparente le mot « Inflammable ».

Article 19

Emballage et arrimage des matières explosives.

Les matières explosives comprises dans la catégorie XI devront être renfermées dans des caisses ou récipients bien conditionnés, dont l'épaisseur ne pourra être moindre d'un centimètre. Dans ces caisses les dites matières devront être divisées en boîtes ou autrement et immobilisées au moyen de sciure de bois, de copeaux de papier ou de morceaux de papier roulés (mèches).

Les munitions amorcées seront munies de pare-capsules ou protégées contre les chocs par du feutre. Nul colis ne devra excéder le poids brut de 50 kilogrammes, sauf l'unique exception prévue au § 5.

Les matières explosives comprises dans la catégorie XII devront être contenues dans des caisses métalliques soigneusement closes et enfermées dans des caisses de bois, comme il est dit ci-dessus. Pour les charges déjà confectionnées en cartouches, grenades, etc., il suffira de la seule caisse de bois, et pour les projectiles, d'une simple cage. Ces charges et les projectiles devront toutefois être dépourvus d'amorces.

Dans l'emballage extérieur, on ne pourra employer aucun morceau de fer ou d'acier, à moins qu'il ne soit étamé ou enfoncé dans le bois, ou recouvert de mastic ou d'une toile bien fixée et qu'il ne s'agisse de charges déjà prêtes.

Les colis ne devront pas dépasser le poids brut de 50 kilogrammes, sauf l'exception prévue au § 5 et pour le cas d'indivisibilité.

Les matières explosives comprises dans la catégorie XIII devront être présentées pour le transport en caisses de bois

Digitized by Google

bien conditionnées. d'une épaisseur d'un centimètre au moins, dans lesquelles la marchandise se trouvera emballée en boîtes, paquets ou autrement, avec de la sciure de bois, des copeaux de papier, etc., c'est-à-dire immobilisée de façon à former une masse compacte, qui, à son tour, sera contenue dans une ou plusieurs boîtes de fer-blanc ou de zinc, à moins que la matière explosive n'ait été déjà préparée pour le transport à l'état de munitions, ou ne soit munie d'une autre enveloppe métallique. Les boîtes de fer-blanc ou de zinc auront les bords fermés par une bande de papier collée avec une solution de gomme élastique et de benzine pour éviter la déperdition, s'il s'agit d'explosif pulvérulents.

Pour les emballages extérieurs on suivra les prescriptions édictées pour la catégorie XII.

Pour le fulmicoton sec et les explosifs pulvérulents semblables, qui absorbent facilement l'humidité, l'emballage métallique interne pourra être remplacé par une enveloppe extérieure bien soudée autour de la caisse de bois.

Les munitions amorcées devront être munies de pare-capsules ou protégées par du feutre contre les chocs.

Les colis ne devront pas dépasser le poids brut de 50 kilogrammes, exception est faite pour le cas d'indivisibilité et pour l'acide picrique et les picrates n'explosant pas au choc et destinés à l'industrie, et pour le cas prévu au paragraphe suivant.

Les transports pour le compte de l'administration militaire seront faits dans les conditions de poids et d'emballage dans lesquelles les colis seront présentés et qui seront conformes à celles en usage dans cette administration, mais toujours avec la mention prescrite au § 7 suivant.

Les colis contenant des marchandises comprises dans les catégories XI, XII et XIII devront être arrimés dans une position stable. le couvercle en haut et bien immobilisés.

S'ils doivent être disposés en étages, le nombre des étages de colis ainsi superposés ne pourra dépasser cinq.

Pour le hissage à bord il est défendu d'employer des chaînes et câbles métalliques.

Chaque colis, en outre du mot « Dessus », écrit sur le couvercle d'une façon bien visible, devra porter sur les côtés, écrite en rouge, la mention « Dangereux », accompagnée d'une bombe enflammée également dessinée en rouge, et suivie du mot « Explosif ».

Digitized by Google

Les matières explosives (catégorie XI, XII, XIII) pourront être transportées sur le pont à condition d'être enfermées dans les emballages prescrits et arrimées vers le centre du navire, dans un endroit isolé, bien surveillé, sec et préservé autant que possible de toute élévation de température.

Elles pourront aussi être transportées dans les cales, mais séparées des autres marchandises et entre elles groupe par groupe.

Les cales devront être d'un accès facile pour le chargement et le déchargement, faciles à inonder, et présenter toutes les autres conditions requises ; il est fait exception pour les marchandises de la catégorie XI, qui pourront être placées dans des cales non disposées pour être inondées, pourvu que ces marchandises soient séparées du reste de la cargaison et qu'aient été prises toutes les autres précautions requises par le présent règlement.

Sur les navires exclusivement destinés au transport des matières explosives (catégorie XI et suivantes) l'emploi des allumettes sera interdit à tout l'équipage.

La liberté de fumer sera restreinte et limitée à une heure donnée pendant le jour et à des endroits désignés du navire, éloignés des écoutilles du chargement.

On emploiera des précautions spéciales pour les feux des cuisines et les fanaux intérieurs. Les pompes à incendie seront toujours parées et prêtes au service et leur bon fonctionnement devra être éprouvé à chaque changement de garde.

Lorsqu'il faudra accéder aux locaux contenant des matières explosives il ne sera fait usage que de lampes de sûreté, à moins que ces locaux, ce qui serait préférable, ne puissent être éclairés de l'extérieur.

Article 20

Emballage et arrimage des matières fulminantes.

Les matières fulminantes comprises dans la catégorie XIV devront être enfermées dans une double caisse, la caisse extérieure munie d'anses en corde de chanvre.

Entre les deux caisses on disposera de la sciure ou des copeaux de bois ou une autre matière souple, non pulvérulente, en quantité suffisante pour atténuer les chocs.

La matière fulminante à l'intérieur sera bien immobilisée

Digitized by Google

et préservée des frottements, les détonants ou capsules détonantes seront bien enfermés, outre le double emballage extérieur, dans des boîtes métalliques, et dans ces boîtes chaque détonant sera isolé de son voisin au moyen de sciure ou autre semblable matière, et immobilisé. Chaque boîte ne pourra pas contenir plus de 200 grammes de fulminate de mercure ou de mélange détonant.

Pour les matières du groupe 1 le poids maximum de chaque colis ne devra pas être supérieur à 20 kilogrammes nets, pour celles du groupe 2, dans chaque colis il ne devra pas être enfermé une quantité de fulminate de mercure supérieure à 200 grammes.

Aux transports pour le compte de l'administration militaire s'appliquent les dispositions du § 5 de l'article précédent.

Le fulminate de mercure (catégorie XIV *bis*) ne pourra être transporté que pour le compte de cette administration.

Il devra être à l'état mouillé et chaque colis ne pourra en contenir qu'un seul kilogramme, poids calculé à l'état sec. L'emballage devra être fait conformément aux prescriptions des règlements militaires en vigueur.

Les colis contenant des matières fulminantes porteront les mêmes indications que pour les matières explosives, sauf qu'au mot « Explosif » sera substitué la mention « Fulminant, ne pas tourner sens dessus dessous ».

Les matières fulminantes seront transportées seulement sur le pont, disposées dans des armoires à casiers fixées vers le centre du navire dans un endroit isolé, bien surveillé, sec et préservé, autant que possible, des élévations de température. Chaque colis devra être placé dans une case distincte, bien immobilisé et arrimé.

La limite maxima du chargement ne devra pas être supérieure à 20 kilogrammes nets pour le groupe 1, et à deux kilogrammes nets pour le groupe 2. Les détonants (catégorie XIV, groupe 2) devront être placés rigoureusement à l'écart des matières des autres catégories et même de celles du groupe 1 de la même catégorie.

Digitized by Google

CHAPITRE IV

Dispositions générales.

Article 21

Fausses déclarations.

En cas de fausse déclaration sur la nature ou le poids des marchandises et de défaut ou d'insuffisance d'observation des règles et mesures prescrites pour l'emballage et le conditionnement intérieur des colis, seront appliquées les pénalités prévues au présent règlement.

Si la fausse déclaration est relative à des matières explosives, celles-ci seront confisquées et tenues à la disposition de l'autorité compétente, qui en sera immédiatement avisée pour prendre les mesures ordonnées par la loi.

Au cas de transport de marchandises dangereuses, et spécialement de matières inflammables, explosives et fulminantes, le capitaine aura la faculté de s'assurer par une vérification convenable de la sincérité de la déclaration et de l'accomplissement des prescriptions du présent règlement.

S'il soupçonne qu'une caisse ou un colis contient des marchandises dangereuses, il pourra en exiger l'ouverture pour s'en assurer. Mais il sera tenu de remettre le colis ou la caisse dans son état primitif s'il résulte de la vérification que ses soupçons étaient mal fondés.

Si de la vérification il ressort que les prescriptions du présent règlement n'ont pas été exécutées, le capitaine refusera d'embarquer et fera immédiatement débarquer les marchandises qui déjà se trouveraient à bord, aux frais et risques du chargeur, il l'en informera en même temps et avisera l'autorité maritime ou le consul du lieu.

Si le navire est en cours de voyage, le fait sera certifié par une commission composée du capitaine ou patron et de deux officiers ou sous-officiers du bord, ou à défaut de deux matelots. Si la majorité de la commission reconnaît que la présence à bord de la marchandise dont il s'agit constitue un péril grave, le capitaine ou patron fera jeter cette marchandise à la mer et dressera du fait un procès-verbal qui sera signé par les membres de la commission et transcrit sur le journal du bord.

Le jet à la mer des marchandises dangereuses, dans ce cas,

Digitized by Google

ne donnera au chargeur aucun droit au remboursement de leur prix.

Le propriétaire des marchandises dangereuses embarquées ou jetées à la mer, suivant les cas prévus au dit article, sera responsable de toutes les conséquences de sa fausse déclaration et tenu, par suite, au paiement du fret convenu et des dépenses faites, sans préjudice des suites pénales.

Article 22

Dispositions pénales.

Les infractions au présent règlement seront punies, sauf le cas de crime, conformément aux dispositions de l'article 422 du Code de la marine marchande.

Ne sera pas considéré comme une infraction au présent règlement l'embarquement, sans suivre les précautions prescrites, de marchandises non désignées dans la classification ci-annexée.

Digitized by Google

Classification des marchandises infectantes, tensives, inflammables, explosives et fulminantes.

Divisions	Catégories	Groupes	Espèces
A Matières infectantes.	I Marchandises d'une odeur désagréable, sujettes à putréfaction, ne devenant pas inodores ou imputrescibles à l'aide d'antiseptiques.	Infectants	Engrais, urine, matières fécales, déchets animaux non passés à la chaux, graisses, nerfs et tendons, os, cornes et onglons imparfaitement décharnés, résidus des abattoirs, poissons gâtés et débris de poissons, vessies et boyaux frais et matières similaires d'odeur désagréable et sujettes à putréfaction.
B Substances corrosives et poisons.....	II Substances corrosives, caustiques ou fortement vénéneuses.....	1. Corrosifs	Acides minéraux, brome, lessive caustique à l'état liquide et substances corrosives similaires.
		2. Poisons	Plantes et animaux contenant du poison, produits chimiques et couleurs fortement vénéneux.
C Matières plus ou moins facilement combustibles, et, en certains cas par combustion spontanée. Matières alimentant la combustion	III Matières combustibles employées comme telles.....	Combustibles.....	Charbons minéraux, coke, briquettes, charbons de bois, bois, tourbe comprimée, briquettes de tourbe et de charbon de bois, etc.
	IV Matières de combustion facile quand elles sont en contact avec un corps incandescent.....	Matières facilement inflammables.....	Fibres végétales textiles et leurs déchets, copeaux de papier, laine mécanique, tourbe naturelle, paille, copeaux de bois, écorce d'arbres, foin, etc.
	V Matières grasses et similaires, alimentant la combustion.....	1. Graisses végétales, animales, minérales, ou matières équivalentes au point de vue de la combustibilité	Cire, stéarine, résine, bitume, goudron, huiles végétales, animales, minérales, entrant en ébullition à plus de 200° centigrades, vernis gras, nitrobenzine, phénol, soufre, etc.
		2. Matières alimentant la combustion	Chlorates, nitrates, permanganates, chromates, etc.

Digitized by Google

	VI Matières qui peuvent dans des circonstances déterminées s'enflammer spontanément ou qui, enflammées, brûlent vivement.	1. Matières sujettes à combustion spontanée par fermentation interne.....	Marchandises de la catégorie IV à l'état humide.
		2. Matières imbibées de graisses ou de résine ou sujettes à combustion spontanée par absorption de l'oxygène.....	Fibres textiles et toiles, papiers et similaires imbibés d'huile, graisse ou résine. Soie noire tordue en écheveaux, charbon de bois en poudre ou grains, charbonnille, grignons d'olives carbonisés, noir de fumée, suie, etc
D Matières fermentescibles et tensives..	VII Matières qui dans certaines circonstances peuvent déterminer l'éclatement des récipients qui les contiennent.....	1. Matières fermentescibles..	Sang frais, sérum de sang, moût, etc.
		2. Substances qui se décomposent au contact de l'eau avec dégagement de gaz..	Carbure de calcium, peroxyde de sodium, etc.
		3. Gaz comprimés et liquéfiés	Oxygène, hydrogène, acide sulfureux, ammoniaque, etc.
E Substances inflammables.....	VIII Liquides qui dégagent des vapeurs inflammables à une température supérieure à 21° centigrades...	Liquides relativement peu inflammables.....	Liqueurs contenant en volume 60 o/o ou moins d'alcool, pétroles ordinaires, huiles minérales entrant en ébullition à moins de 200° centigrades et autres substances analogues au pétrole commun au point de vue du danger.
	IX Liquides qui dégagent des vapeurs inflammables à une température inférieure à 21° centigrades	Liquides assez inflammables.	Liqueurs contenant en volume 60 o/o ou plus d'alcool, pétroles légers, benzines, éthers, essences, sulfure de carbone, etc.
	X Substances solides facilement inflammables	1. Substances inflammables par frottement.....	Allumettes de tous genres, phosphore rouge, etc.
		2. Substances inflammables par le contact de l'eau ou l'absence du liquide qui les préserve.....	Phosphore blanc, phosphure de calcium, de sodium, de potassium, etc.

Digitized by Google

Divisions	Catégories	Groupes	Espèces
F Substances explosives et fulminantes....	XI Cartouches à douilles métalliques pour armes portatives et munitions avec amorces seulement.....	Munitions non ou peu dangereuses qui en cas d'incendie donnent lieu à des explosions partielles et successives.....	Capsules ordinaires, douilles non chargées munies de capsules, mèches lentes, fusées graduées à double effet avec l'amorce fixe et sans l'amorce à percussion, fusées à percussion avec amorce, cartouches à douilles métalliques pour armes portatives, étoupilles à frottement ou électriques, amorces de fusées, etc.
	XII Substances explosives conservées à l'état mouillé...	Explosifs peu dangereux pourvu qu'ils soient maintenus humides.....	Fulmicoton contenant 18 o/o d'eau au moins, grenades, cartouches, etc., chargées de fulmicoton humide.
	XIII Substances explosives en paquets ou en munitions amorcées.....	1. Explosifs analogues à la poudre de tir.....	Acide picrique, picrates n'explosant pas au choc, poudre noire, mélanges pyrotechniques analogues à la poudre noire, sans chlorates, etc.
		2. Explosifs analogues à la poudre de tir en munitions, etc., sans amorces..	Gargousses pour l'artillerie, feux d'artifices et munitions similaires chargées de poudre (sans amorces).
		3. Explosifs analogues au fulmicoton sec.....	Fulmicoton sec ou contenant moins de 18 o/o d'eau, amorces de fulmicoton, poudres analogues au fulmicoton, dynamite, poudres analogues à la dynamite.
		4. Munitions amorcées de gros calibre, avec ou sans douille métallique, et mèches rapides.....	Cartouches à douilles de carton pour armes portatives, pétards, bombes, cartouches à douilles métalliques pour canons, mèches à combustion rapide, feux d'artifices travaillés et amorces.
	XIV Substances fulminantes.....	1. Explosifs à base de chlorates.....	Explosifs chlorates, mélanges pyrotechniques chlorates, etc.
		2. Fulminants.....	Capsules détonantes, fusées détonantes, contenant deux décigrammes ou plus de fulminate de mercure, pois fulminants, etc.
	XIV *bis* Substances fulminantes....	.....	Fulminate de mercure à l'état mouillé (admis au transport pour l'autorité militaire seulement).
	XIV *ter* Substances fulminantes très sensibles au choc.....	Substances explosant même sous un léger choc.....	Nitroglycérine, picrates explosant au choc, fulminates d'argent et d'or (admis au transport en aucun cas).

Digitized by Google

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Loi sur l'immigration. — Le débarquement des marins malades aux Etats-Unis

Voici, d'après M. Jusserand, ministre de France à Washington, un résumé des articles de cette loi :

Article premier. — Il sera perçu un droit de 2 dollars (10 francs) par chaque émigrant débarquant aux États-Unis.

Art. 2. — Sont exclus du territoire américain, les idiots, les épileptiques, les individus qui risquent de tomber à la charge de l'Assistance publique, les mendiants professionnels, les gens atteints de maladies répugnantes ou contagieuses offrant des dangers, les individus condamnés pour crimes infamants, les polygames, les anarchistes, les prostituées et proxénètes, les gens arrivant aux États-Unis en vertu d'un contrat préalable de travail ou grâce à des billets payés par autrui ou au moyen de tout autre procédé impliquant qu'ils ont émigré aux frais ou à la requête d'autrui et non par suite d'un désir spontané de leur part. L'exclusion ne s'applique pas aux accusés ou condamnés pour crimes politiques, ni aux ouvriers d'industrie pour la spécialité desquels la main-d'œuvre manque aux Etats-Unis (le contrat préalable, le paiement du voyage, etc., sont alors permis), ni aux acteurs professionnels, artistes, conférenciers, chanteurs, ministres d'un culte quelconque, professeurs de collèges et séminaires, personnes appartenant à une profession savante reconnue ou gens employés comme domestiques.

L'article 3 indique les pénalités encourues par ceux qui tenteraient d'importer aux États-Unis des femmes destinées à la prostitution (un à cinq ans de prison, 25.000 d'amende au maximum).

Les articles 4, 5, 6, 7, spécifient les pénalités encourues par les associations ou les individus qui auraient fait venir, ou tenté de faire venir, ou encouragé à venir, des étrangers aux États-Unis, en vertu de contrats préalables de travail, même par simples réclames, annonces ou affiches en pays étrangers (5.000 francs).

Les articles 8 et 9 indiquent les pénalités encourues par ceux qui auraient introduit, ou tenté d'introduire, aux États-Unis, des étrangers compris dans les catégories que la loi repousse en vertu de l'article 2 (5.000 francs au plus ou trois mois à deux ans de prison, ou seulement 500 francs selon les cas).

Digitized by Google

Art. 10. — Les décisions par lesquelles le « Board of Inquiry » aura refusé l'admission à tel ou tel étranger atteint de maladies répugnantes ou contagieuses, de folie ou d'infirmités diverses, seront sans appel.

Les articles 12, 13, 14, 15, indiquent les formalités que doivent remplir les capitaines de navires avant des immigrants à leur bord, les déclarations qu'ils doivent faire à propos de chacun d'eux, les serments qu'ils doivent prêter et les pénalités qu'ils encourent s'ils contreviennent à ces prescriptions.

Les articles 16 et 17 indiquent les formalités que devra remplir le service médical des États-Unis quand il procédera à l'inspection des immigrants lors de leur arrivée.

L'article 18 défend le débarquement d'un immigrant avant l'accomplissement de ces formalités et fixe la peine encourue en cas de désobéissance à cette règle.

L'article 19 précise les conditions dans lesquelles les compagnies de navigation sont obligées de remmener les immigrants refusés. On remarquera que la nouvelle loi, comme celle de 1901, prétend obliger les compagnies de navigation à remmener l'immigrant exactement à son port d'embarquement. Cette obligation est, du reste, spécifiée une seconde fois à l'article 35 de la présente loi en ce qui concerne les immigrants entrés aux États-Unis, puis arrêtés et renvoyés par la suite comme entrés illégalement.

Les articles 20 et 21 prévoient les cas de renvoi d'immigrants qui seraient entrés aux États-Unis en violation de la loi. Les compagnies de navigation sont tenues de les ramener à leur port d'embarquement, et cette obligation pèse sur elles pendant deux ans et même trois ans, selon les cas, après le débarquement desdits immigrants.

Les articles 22, 23, 24, déterminent les attributions, droits et pouvoirs du commissaire général et des commissaires de l'immigration, ainsi que ceux des autres fonctionnaires de cette administration.

L'article 25 fixe la composition des « Boards of Inquiry » chargés de trancher les difficultés ou les doutes qui pourraient s'élever sur la recevabilité de tel ou tel immigrant. Appel de ses décisions pourra être fait au Secrétaire d'Etat du Trésor.

L'article 29 attribue aux Cours de circuit et aux Cours de district des États-Unis la connaissance des procès et pour-

Digitized by Google

suites intentées en vertu de la présente loi. L'article 30 interdit la vente des liqueurs et boissons alcooliques dans les stations d'immigrants autorisées par le Gouvernement fédéral.

L'article 33 déclare que le mot « États-Unis », employé dans la présente loi, embrasse tout territoire ou eau territoriale placés sous la juridiction du Gouvernement fédéral; d'où il suit que la loi s'applique, non seulement au territoire continental de l'Union, mais aussi à toutes les nouvelles possessions insulaires des États-Unis.

L'article 36 déclare rapportée toute loi ou partie de loi contraire à la présente, sauf en ce qui concerne l'immigration chinoise, qui reste soumise à une réglementation spéciale.

L'article 38 reprend une question déjà traitée à l'article 2 et interdit l'entrée du territoire des États-Unis aux individus opposés à toute forme de Gouvernement, faisant partie de sociétés qui professent cette théorie et à ceux qui prêchent l'assassinat des fonctionnaires publics américains ou autres.

Ceux qui, sciemment, auraient aidé à l'introduction de ces individus aux États-Unis, seront passibles d'une amende de 25.000 francs au plus ou d'un emprisonnement de un à cinq ans ou des deux peines à la fois.

L'article 39 refuse aux mêmes individus le droit de se faire naturaliser citoyens américains. Aucun certificat de naturalisation ne sera dorénavant délivré à un étranger sans qu'une enquête préalable ait été faite en vue d'établir que cet étranger ne professe pas de théories anarchiques et ledit étranger devra déclarer sous serment qu'il les repousse.

Tout fonctionnaire qui accorderait la naturalisation, en violation des règles ci-dessus, sera passible d'une amende de 25.000 francs au plus et d'un emprisonnement de un à dix ans ou des deux peines à la fois.

Ceux qui aideraient un étranger dans ses démarches pour obtenir la naturalisation, en violation des règles ci-dessus, seront passibles des mêmes peines.

Telles sont les principales dispositions de la loi du 3 mars 1903 sur l'immigration. Elles aggravent les lois précédentes sur plusieurs points.

Le nouveau texte, tout d'abord, élève la taxe d'entrée perçue sur chaque immigrant, qui n'était, jusqu'ici, que de un dollar.

Il écarte les anarchistes dont ne parlait pas la loi de 1891.

Il porte de un à deux ans ou même trois ans, le délai pen-

Digitized by Google

dant lèquel les Compagnies de navigation sont tenues de rapatrier, à leurs frais, les immigrants qui seraient entrés aux États-Unis et qui appartiendraient à l'une des catégories que la loi exclut.

Il punit la tentative d'introduction d'un étranger en violation de la loi, d'une peine triple de celle que fixait la loi de 1891.

Les commandants des navires et les médecins du bord, qui aux termes de la loi du 3 mars 1893 (art. 2), prêtaient les serments requis devant le Consul américain du port d'embarquement, sont désormais tenus de les prêter devant les fonctionnaires de l'immigration du port de débarquement aux Etats-Unis.

BIBLIOGRAPHIE

Collision at Sea, by, Julien Bedford Shope, of the New-York Bar. — New-York, by the American Law Book C°, 1903.

Ce petit traité résume en cent pages à peine la jurisprudence américaine relative aux collisions en mer ; par sa méthode, sa précision et sa clarté il se recommande comme indispensable pour l'étude des conflits de lois en matière d'abordage.

Sulle condizioni della Marina mercantile Italiana, al 31 dicembre 1902. Relazione del Direttore Generale della Marina mercantile a. S. E. il Ministro della Marina. — Roma, tipografia ditta L. Cecchini, 1903.

Gli Statuti Marittimi Veneziani fino al 1255, editi a cura di Ricc. Predelli e Adolfo Sacerdoti. — Venezia, tip.-lit. Visentini, 1903.

ARTICLE A CONSULTER :

Jurisprudence en matière de droit maritime, par M. Ch. Lyon-Caen. — Revue critique de Législation et de Jurisprudence, t. XXXII, n° 11, novembre 1903, p. 514.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. criminelle)

3 avril 1903

Douane. Navire. Entrée dans un port français. Manifeste. Cacao. Omission. Capitaine. Contravention. Procès-verbal. Débarquement postérieur. Surveillance de la douane. Juge de paix. Compétence. Absence de délit d'importation frauduleuse.

Navire : « Vigie ».

L'omission de sacs de cacao sur le manifeste d'un navire entrant dans un port français, constitue de la part du capitaine une simple contravention de douane de la compétence du juge de paix et non le délit d'importation frauduleuse ; elle ne saurait changer de nature par suite du débarquement qui a eu lieu, après le procès-verbal, sous la direction des agents de la douane et sans la participation du capitaine.

Cap. Clémencia c. M. P.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen pris de la violation de l'article 215 du Code d'instruction criminelle et de l'article 2 du titre II de la loi du 4 germinal an II et 4 du titre II de la loi du 22 août 1791.

Attendu que Clémencia, capitaine du bateau la *Vigie*, navire français, a été poursuivi devant le Tribunal correctionnel de Cayenne, pour importation frauduleuse de marchandises et que ce Tribunal s'est déclaré incompétent par le motif que le fait, tel qu'il est précisé par le procès-verbal, constituait, non le délit d'importation frauduleuse prévu et puni par les articles 1 et 2 de la loi du 2 juin 1875, mais la contravention d'omission au manifeste, simple contravention de douane ;

Attendu que la Cour d'appel de Cayenne a infirmé ce ju-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p, 337.

Digitized by Google

gement et, évoquant le fond, condamné le capitaine Clémencia à un mois d'emprisonnement, à une amende de 688 francs, valeur des marchandises omises au manifeste, avec confiscation du navire et de la cargaison entière ;

Mais attendu que l'évocation ne peut avoir lieu que si l'annulation du jugement de première instance a été justement prononcée ; qu'il résulte taxativement des énonciations du procès-verbal et de l'arrêt que les agents des douanes, procédant à la visite des marchandises du bord, ont trouvé dans la cale du navire la *Vigie* trois sacs de cacao non inscrits au manifeste ; que le fait ainsi précisé, qui a donné lieu à la saisie des marchandises, rentrait dans la compétence du juge de paix d'après les articles 4 du titre II de la loi du 22 août 1791 et 2 du titre II de la loi du 4 germinal an II ; que ce fait n'a pu changer de nature par suite du débarquement ultérieur qui a eu lieu sous l'autorité et la direction des agents de douanes et en l'absence et sans la participation du capitaine du navire ; que c'est à tort que le jugement d'incompétence rendu par le Tribunal correctionnel de Cayenne a été annulé et qu'il a été statué au fond par l'arrêt de la Cour d'appel de la Guyane ;

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt rendu le 14 novembre 1902, par la Cour d'appel de Cayenne et renvoie devant le juge de paix de Cayenne. »

Du 3 avril 1903. — Prés. : M. Lœw, prés. ; M. Chambareaud, rapp. ; M. Bonnet, av. gén.

Observation. — Aux termes de l'article 2 du titre II de la loi du 4 germinal an II, « si le manifeste n'est pas exhibé, si quelques marchandises n'y sont pas comprises, ou s'il y a différence entre les marchandises et le manifeste, le capitaine sera personnellement condamné à une somme égale à la valeur des marchandises omises ou différentes et à une amende de 1.000 livres ».

Voyez Marseille, 27 mai 1887, ce Rec., III, p. 305. Comp. Cassation, 2 février 1893, *Dalloz*, 94. 1. 249 ; Cassation, 19 janvier 1903, ce Rec., XVIII, p. 797 et la note.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

26 octobre 1903

Hypothèque maritime. Enregistrement. Loi du 28 février 1872, art. 1er. Droit gradué. Loi du 28 avril 1893, art. 19. Droit proportionnel. Consentements à mainlevées totales ou partielles d'hypothèques. Hypothèque maritime. Application.

La disposition générale et absolue de l'article 1er de la loi du 28 février 1872 qui soumet à un droit gradué, converti en droit proportionnel par l'article 19 de la loi du 28 avril 1893, les « consentements à mainlevées totales ou partielles d'hypothèques », s'applique à l'hypothèque maritime.

ENREGISTREMENT c. FLORNOY.

ARRÊT

« LA COUR,

Donne défaut contre le défendeur;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 19 de la loi du 28 avril 1893 ;

Attendu que ce texte assujettit au droit proportionnel les actes désignés dans l'article 1er de la loi du 28 février 1872 et pour lesquels cette loi avait converti en un droit gradué le droit fixe établi par la loi du 22 frimaire an VII et par les lois subséquentes ;

Attendu que le dit article comprend, notamment, dans cette catégorie d'actes « les consentements à mainlevées totales ou partielles d'hypothèques, sur lesquels la quotité du droit est déterminée « par le montant des sommes faisant l'objet de la mainlevée » ;

Attendu que cette disposition générale et absolue s'applique à toutes les hypothèques sans distinction ; qu'en conséquence, elle a été étendue nécessairement à l'hypothèque maritime instituée par les lois du 10 décembre 1874 et du 10 juillet 1885; que, si les dites lois ne soumettent l'acte constitutif d'hypothèque qu'à un droit fixe, elles ne contiennent aucune disposition exceptionnelle en ce qui concerne le consentement à mainlevée;

D'où il suit qu'en décidant que les actes de cette nature

Digitized by Google

n'étaient passibles que du droit fixe édicté par les articles 68, § 1, n° 21 de la loi du 22 frimaire an VII et 43, n° 7, de la loi du 28 avril 1816, le jugement attaqué a violé le texte de loi ci-dessus visé ;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu entre les parties par le Tribunal civil de Saint-Nazaire, le 19 janvier 1900 et renvoie devant le Tribunal civil de Nantes. »

Du 26 octobre 1903. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Maillet, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Me Moutard-Martin, avocat.

Observation. — Voyez dans le même sens Maguéro, *Traité alphabétique des droits d'enregistrement*, v° *Mainlevée*, n° 20 ; Solution de l'administration de la Seine-Inférieure, 19 février 1885. D'une manière générale sur l'interprétation des lois fiscales, voyez Fuzier-Herman, *Rép* , v° *Enregistrement*, n°s 100 et suiv.; sur les droits d'enregistrement en matière d'hypothèque maritime, comp. *op. cit.*, v° *Hypothèque maritime*, n°s 196 et suiv.

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

10 novembre 1903

Accident du travail. Loi du 9 avril 1898. Responsabilité du chef d'entreprise. Contrat de louage de services. Obligations. Corrélation. Travail. Commencement. Fin. Patron de bateau. Nuit. Séjour à bord obligatoire. Bateau amarré à quai. Absence de manœuvre à exécuter. Direction d'un autre agent de l'entreprise. Patron. Chute. Loi du 9 avril 1898. Application.

Navire : « Coursier n° 5».

La responsabilité que la loi du 9 avril 1898 met à la charge des chefs de certaines entreprises est en corrélation avec les obligations que le contrat de louage de services impose à leurs ouvriers ou employés ; le travail, au sens de cette loi, commence dès que l'ouvrier est à la disposition du patron et ne prend fin que lorsque l'ouvrier recouvre sa liberté.

Digitized by Google

Ainsi bénéficie des dispositions de cette loi l'accident dont le patron d'un bateau a été victime pendant la nuit en tombant du pont du bateau où il était tenu de demeurer, alors même que le bateau était amarré à quai, n'avait plus aucune manœuvre à exécuter et se trouvait sous la direction d'un autre agent de l'entreprise.

VEUVE BROUSSE C. UNION RIVERAINE DE BORDEAUX.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le premier moyen du pourvoi :

Vu l'article 1er de la loi du 9 avril 1898;

Attendu que la responsabilité que la loi du 9 avril 1898 met à la charge des chefs de certaines entreprises est en corrélation avec les obligations que le contrat de louage de services impose à leurs ouvriers ou employés ; que le travail, au sens de cette loi, commence dès que l'ouvrier est à la disposition du patron, qu'il ne prend fin que lorsque l'ouvrier recouvre sa liberté ;

Attendu que l'arrêt attaqué constate que Brousse, patron du *Coursier n° 5*, bateau appartenant à la Société l'Union riveraine de Bordeaux, est mort noyé dans la nuit du 1er au 2 mai 1900 ; que sa veuve soutenait que l'accident dont il avait été victime en tombant du pont du bateau dans la Gironde, était survenu à l'occasion du travail imposé à son mari ; que l'arrêt attaqué, sans contester les faits articulés par la demanderesse et notamment l'obligation où était Brousse de demeurer à bord pendant la nuit, a rejeté la demande d'indemnité qui lui était soumise, par ce motif qu'il était impossible de considérer Brousse comme étant de service lorsque le bateau était amarré à quai, n'avait plus aucune manœuvre à exécuter et se trouvait sous la direction d'un autre agent de l'entreprise ;

Qu'en limitant ainsi le travail de Brousse au temps où il remplissait effectivement ses fonctions de patron, sans tenir compte de celui où il était tenu de demeurer à bord, et en restreignant à la première période le bénéfice de la loi du 9 avril 1898, le dit arrêt a violé l'article ci-dessus ;

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi.

Casse l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux du 26 février 1901. »

Digitized by Google

Du 10 novembre 1903. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Reynaud, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Mes Auger et Gosset, avocats

Observation. — D'après la Cour de cassation la loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas aux transports maritimes ; mais elle s'applique aux transports fluviaux, expressément visés par les termes de l'article 1er : « transports par terre et par eau ». Voyez Cassation, 2 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 605, la doctrine et la jurisprudence en note.

Sur la durée du contrat de louage de services, voyez au point de vue de l'application de la loi du 9 avril 1898, Cassation, 2 et 3 mars 1903, *Dalloz*, 1903. 1. 273 et la note ; au point de vue de l'application de la loi du 21 avril 1898 relative aux inscrits maritimes, Cassation, 3 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 540 ; Marseille, 28 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 232 ; Aix, 15 juillet 1903, *ibid*, XIX, p. 373 et les notes sous ces décisions.

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

23 novembre 1903

Pilotage. Loi du 22 août 1791. Loi exclusivement relative à la matière des douanes. Pilotage. Inapplication. Navire. Appel du pilote. Transbordement au large de passagers et de bagages. Contravention douanière. Droits de pilotage. Capitaine. Condamnation non justifiée.

Navire : « Zeeland ».

La loi des 6-22 août 1791, dont l'article 9 du titre XIII interdit tout débarquement, embarquement ou transbordement en dehors de l'enceinte des ports où des bureaux de douane sont établis, est spéciale à la matière des douanes ; il n'existe aucun rapport entre les contraventions auxquelles elle peut donner lieu et le paiement des droits de pilotage.

En conséquence, lorsqu'un navire, après avoir hissé le signal d'appel du pilote, a transbordé au large des passagers et des bagages et s'est ensuite éloigné, on ne peut se baser sur la contravention de douane commise par le capitaine pour le condamner au paiement des droits de pilotage.

Digitized by Google

RED STAR LINE c. CROISY.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'article 413 du règlement annexé au décret du 29 août 1854;

Attendu qu'il résulte des déclarations du jugement attaqué que, le 10 mai 1901, le pilote Croisy, qui attendait sur le côtre pilote n° 1 l'arrivée à Cherbourg du transatlantique *Zeeland*, aperçut ce navire, vers 8 heures du matin, à environ six milles dans le Nord-Nord-Ouest de ce port; qu'il se dirigea alors sur lui, puis, que le côtre n'avançant que très lentement, par suite du manque de vent, il fit armer son canot pour toucher le paquebot à plus grande distance, mais que, après avoir stoppé pour attendre l'arrivée de l'*Ariadna*, qui dessert les paquebots de la Compagnie lignière Red Star, le *Zeeland* s'était remis en marche à la vue de ce dernier navire et que, lorsque Croisy le rejoignit à deux milles au large environ, il achevait de transborder sur l'*Ariadna* les passagers et les bagages et se disposait à suivre sa route sur Anvers;

Attendu que, pour condamner, en l'état de ces constatations, la demanderesse en cassation à payer à Croisy le droit de pilotage du *Zeeland*, dans les termes du règlement annexé au décret du 29 août 1854, le Tribunal de commerce de Cherbourg s'est fondé sur ce que le capitaine de ce navire avait contrevenu à l'article 9, titre XIII, de la loi des 6-22 août 1791 qui interdit les chargements et déchargements des navires en dehors de l'enceinte des ports où des bureaux de douanes sont établis; qu'il a déclaré que, si ce capitaine s'était conformé à cette loi et avait effectué son transbordement en rade de Cherbourg, il aurait rencontré le pilote Croisy, et, en conséquence, payé les droits de pilotage; qu'il n'a pu, par une violation de la loi, se soustraire à ce paiement;

Mais attendu que la loi des 6-22 août 1891 est spéciale à la matière des douanes; que l'objet de cette loi qui, d'après son intitulé même, a été rendue pour l'exécution des tarifs des droits d'entrée et de sortie dans les relations de la France avec l'étranger, est tout autre que celui de la législation sur le pilotage, dont le but est d'assurer la sécurité de la navigation à l'entrée et à la sortie des ports et qui a trouvé son

Digitized by Google

expression tant dans le décret du 12 décembre 1806 que dans les divers règlements qui sont ensuite intervenus en exécution de ce décret; qu'il n'y a donc aucune relation entre les contraventions auxquelles elle peut donner lieu et le paiement des droits de pilotage; que dans les deux cas, les règles de procédure et de compétence, ainsi que les obligations des parties elle-mêmes, sont profondément distinctes;

Attendu que, dans ces circonstances, le Tribunal de commerce de Cherbourg, en se basant uniquement sur les textes par lui invoqués, n'a pas donné de motifs justifiant l'application qu'il a faite du règlement annexé au décret du 29 août 1854 et spécialement de l'article 413 de ce règlement et qu'il a ainsi méconnu le dit article;

Par ces motifs.

Casse et renvoie devant le Tribunal de commerce du Havre. »

Du 23 novembre 1903. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés.; M. Durand, rapp.; M. Sarrut, av. gén.; Mes Bouchié de Belle et Lefort, avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Cherbourg cassé par le présent arrêt, du 19 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 111 et la note.

COUR D'APPEL DE PARIS

4 janvier 1904

Expertise. Délaissement. Tribunal français. Expertise en Angleterre. Formes anglaises. Application. Rapport. Présence des parties. Défaut de mention. Consul français. Convocation. Assistance établie. Réparations. Enumération. Coût global seul indiqué. Expertise. Validité. — Délaissement. Réparation. Soumission. Prix demandé inférieur aux trois quarts de la valeur agréée. Réserves. Absence de vérification sur place. Simple offre. Expertise. Réparations. Evaluation supérieure. Délaissement. Validité. — Délaissement. Assureur. Refus. Vente du navire. Retard. Armateur. Propre assureur d'une portion. Frais d'entretien. Part à sa charge. Délaissement validé. Assureurs. Remboursement de cette part. Obligation.

Navire : « Réaumur ».

I. — Les experts chargés par un tribunal français, à

Digitized by Google

l'occasion d'une demande en validité du délaissement, de procéder à une expertise dans un port anglais, doivent suivre les règles de forme établies par la loi et les usages anglais.

L'expertise est valable, alors même qu'il n'est pas fait mention dans le rapport de la présence des parties, s'il est établi qu'elles ont été convoquées par le consul de France et qu'elles y ont assisté.

Peu importe que le rapport ait indiqué seulement en bloc le coût de l'ensemble des réparations, si ces réparations y sont énumérées.

II. — La soumission d'une maison offrant de réparer un navire moyennant un prix déterminé, sous certaines réserves, doit être considérée comme une simple offre n'engageant pas cette maison, alors surtout qu'elle n'a été précédée d'aucune vérification sur place.

En conséquence, lorsqu'une maison offre dans ces conditions d'effectuer les réparations moyennant une somme inférieure aux trois quarts de la valeur agréée du navire, et que les experts nommés par justice fixent au contraire le montant des réparations à une somme supérieure, le délaissement aux assureurs doit être validé.

III. — Lorsque le délaissement est validé, les assureurs doivent rembourser à l'armateur les frais d'entretien occasionnés à ce dernier par le retard apporté à la vente du navire en suite de leur refus d'accepter le délaissement.

Ainsi lorsque l'armateur reste son propre assureur pour une portion, il est fondé à demander, à titre de dommages-intérêts, le paiement des sommes lui incombant à ce titre dans cet entretien.

D'ORBIGNY FAUSTIN ET Cie C. ASSUREURS.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant qu'il a été procédé à l'expertise précédemment ordonnée par trois experts désignés, en exécution de l'arrêt du 16 juin dernier, par le consul de France à Cardiff ;

Qu'il résulte de leur rapport que les réparations nécessaires pour remettre le navire dans son état antérieur au sinistre s'élèveraient en monnaie française à 315. 575 fr. ;

Que, la limite pour le délaissement ayant été fixée par la police aux trois quarts de la valeur agréée, soit à 217.500 fr.,

Digitized by Google

les armateurs étaient en droit de faire ce délaissement et de réclamer le paiement des sommes assurées ;

Considérant que les Compagnies intimées soutiennent vainement que l'expertise n'aurait pas été contradictoire ;

Que les experts se sont conformés, comme ils devaient le faire, aux règles de forme établies par la loi et les usages anglais ;

Que, s'ils n'ont pas fait mention dans leur rapport de la présence des parties, il est établi que le représentant des Compagnies d'assurances à été régulièrement convoqué par le consul et qu'il a, en fait, assisté aux opérations des experts auxquels il a pu produire des documents utiles ;

Qu'il n'importe pas davantage que le rapport ait seulement indiqué en bloc le coût de l'ensemble des réparations, le chiffre global n'étant que le résultat de l'addition des chiffres de détail afférents à chacune des réparations énumérés dans le dit rapport ;

Qu'enfin les prétendues soumissions produites ne peuvent, eu égard aux circonstances dans lesquelles elles ont été obtenues, être considérées que comme de simples offres n'engageant pas leurs auteurs ; qu'elles n'ont été précédées d'aucune vérification sur place ; qu'elles réservent d'ailleurs l'imprévu et le travail des machines ; qu'elles ne sauraient dans ces conditions être opposées aux résultats de l'expertise ;

Considérant que le retard apporté à la vente du navire par l'opposition au délaissement a eu pour conséquence des frais d'entretien d'autant plus considérables que les assureurs ont refusé d'accepter une combinaison qui aurait diminué la dépense dans une notable proportion ;

Que les armateurs restaient leurs propres assureurs pour les trois quarts, et sont fondés à demander à titre de dommages-intérêts le paiement des sommes leur incombant à ce titre dans la dépense de cet entretien ; qu'il y a donc lieu de condamner les Compagnies intimées de ce chef à des dommages-intérêts à fixer par état, la Cour n'ayant pas, quant à présent, d'éléments suffisants pour déterminer le chiffre des dites dépenses ;

Par ces motifs,

Infirme le jugement dont est appel ;

Emendant, décharge les appelants des dispositions et condamnations qui leur font grief ;

Et, statuant à nouveau, entérinant le rapport des experts, valide le délaissement du vapeur *Réaumur ;*

Digitized by Google

Déclare les Compagnies intimées mal fondées dans leurs demandes, fins et conclusions, les en déboute, les condamne en conséquence à payer à d'Orbigny Faustin et Cie les sommes suivantes avec les intérêts tels que de droit...

Condamne les dites Compagnies conjointement et solidairement à rembourser à d'Orbigny Faustin et Cie sous forme de dommages-intérêts à fixer par état une somme égale à la part de ces derniers dans les frais d'entretien qu'a nécessités et nécessitera dans l'avenir l'épave; les condamne sous la même solidarité et également à titre de dommages-intérêts aux dépens de première instance et d'appel, lesquels dépens comprendront les frais d'expertise et tous les droits de procédure et d'expertise consulaires. »

Du 4 janvier 1904. — 2e ch. — Prés. : de Boilisle, prés. ; M. Blondel. av. gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre) et Delarue, avocats (1).

Observations. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Paris rendu dans cette affaire. du 16 juin 1903, ce Rec., XIX, p. 186 et la note.

I. — Application de la règle *locus regit actum*. Comp. Bruxelles. 18 février 1886, ce Rec., II, p 65.

En France l'expertise est nulle en principe si l'une des parties n'a pas été convoquée et n'a pas assisté aux opérations des experts. Voyez Bougie, 13 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 99 et la jurisprudence en note; Fécamp, 18 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 104. En matière d'assurances maritimes, comp. Douai, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 23 et la note.

Sur les indications que doivent fournir les experts, comp. Rennes, 12 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 505.

II. — Jugé cependant que les soumissions de constructeurs, s'engageant à faire les réparations moyennant un prix inférieur aux trois quarts, peuvent être considérées comme démonstratives, malgré les conclusions contraires d'une expertise, alors surtout que l'avis des experts n'est pas unanime. Voyez Rennes, 26 mars 1895. ce Rec., XI, p. 414.

III. — Voyez Nantes, 2 avril 1892, ce Rec., VIII, p. 548 ; Cassation de Turin, 3 décembre 1896, *ibid* , XII. p. 595 et la note. Comp. Cour d'appel des Etats-Unis, 7e circuit, 19 mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 423 ; Cassation de Turin, 7 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 514.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE NOUMÉA

25 juillet 1903

Armateur. Fautes personnelles. Exonération. Impossibilité. — Armateur. Faits du capitaine. Fautes nautiques. Fautes commerciales. Responsabilité. Connaissement. Clause d'exonération. Validité. Action contre l'armateur. Irrecevabilité. — Capitaine. Perte. Avaries. Art. 222 et 230 C. com. Responsabilité légale. Armateur. Connaissement. Clause d'exonération. Action contre l'armateur. Faute personnelle. Nécessité. Preuve. Charge du chargeur. — Connaissement. Clause d'exonération. Transbordement autorisé. Agents de l'armateur. Auxiliaires du capitaine. Transbordement défectueux. Capitaine. Défaut d'assentiment. Absence de preuve. Navire. Perte. Armateur. Irresponsabilité.

Navires : « Calédonien » et « Fiado ».

I. — L'armateur, ne peut s'exonérer par une clause du connaissement de la responsabilité qui résulte de ses propres fautes.

II. — L'armateur civilement responsable des faits du capitaine, peut s'exonérer de cette responsabilité par une clause insérée au connaissement ; et il n'y a pas lieu de distinguer à cet égard entre les fautes nautiques et celles qui peuvent être commises à l'occasion de la réception, de l'embarquement ou de la livraison des marchandises.

En l'état d'une pareille clause, toute action intentée contre l'armateur à raison des faits du capitaine est irrecevable.

III. — D'autre part aux termes des articles 222 et 230 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises dont il prend charge, et sa responsabilité ne cesse que devant la preuve d'un cas de force majeure ; à défaut de cette justification, la perte ou les avaries lui sont donc légalement imputables.

Par suite, la responsabilité de l'armateur, qui s'est exonéré des fautes du capitaine, ne peut être engagée que s'il a commis une faute personnelle précise et déterminée, cause de la perte ou de l'avarie, et c'est au chargeur qu'il incombe de faire la preuve de cette faute.

IV. — Ainsi, lorsque le navire sur lequel les marchandises ont été transbordées en vertu d'une clause du connais-

Digitized by Google

sement, s'est perdu, il ne suffit pas aux chargeurs de prouver, pour rendre responsable l'armateur, que le transbordement a été préparé et exécuté d'une façon défectueuse par ses agents, car ils sont les auxiliaires naturels du capitaine; il faudrait encore démontrer qu'ils ont effectué le transbordement seuls et sans l'assentiment du capitaine, substituant leur propre responsabilité à la sienne.

COMPAGNIES D'ASSURANCES LE HAUT-RHIN ET AUTRES C. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

Le Tribunal de commerce de Nouméa avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que les Compagnies le Haut Rhin et autres ont assuré une certaine quantité de colis de marchandises chargés à l'adresse de divers commerçants de Nouméa, sur le paquebot le *Calédonien*, des Messageries Maritimes, qui est parti de Marseille le 2 janvier 1898 ; que, ce paquebot n'ayant pu à Sydney continuer sa route jusqu'en Nouvelle-Calédonie, les dits colis ont été transbordés sur le vapeur *Fiado;* que, le *Fiado* ayant péri corps et biens au cours de son voyage, les Compagnies d'assurances ont réglé aux assurés ce qui leur était dû et se trouvant subrogées à leurs droits, assignent aujourd'hui la Compagnie des Messageries Maritimes pour obtenir le remboursement de la valeur des marchandises fixée à 160.940 fr. ;

Attendu que la défenderesse oppose à cette demande une fin de non recevoir tirée de son défaut de qualité et conclut à son renvoi des fins de la poursuite; attendu que le moyen proposé est fondé ;

Attendu, en effet, qu'aux termes de l'article 222 du Code de commerce, c'est le capitaine qui est responsable des marchandises dont il prend charge et que, d'après l'article 230, sa responsabilité ne cesse que par la preuve de la force majeure; qu'à défaut de cette preuve, la perte lui est, en conséquence, imputable et qu'ainsi il est présumé en faute quand il ne représente pas les marchandises à l'arrivée du navire ;

Attendu par suite que, si les marchandises embarquées sur le *Calédonien* ne sont pas parvenues aux destinataires, la faute en incombe au capitaine qui aurait dû être actionné, aux

Digitized by Google

lieu et place de la Compagnie des Messageries Maritimes, laquelle a été à tort instanciée ;

Attendu que, s'il est vrai que le capitaine soit le préposé du propriétaire du navire, il est également vrai que dans l'exercice de son commandement, il échappe en fait et en droit à l'autorité de son commettant ; qu'il est de jurisprudence constante que le propriétaire peut s'exonérer conventionnellement de toute responsabilité à raison des fautes. du dol et de la fraude du capitaine et des gens de l'équipage ; que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, si elles ne sont pas défendues par la loi ou contraires à l'ordre public ou aux bonnes mœurs ; qu'aucune loi, non plus que l'ordre public, n'interdit aux propriétaires du navire de s'affranchir par convention sinon de la responsabilité de leur propre fait, du moins de la responsabilité du fait d'autrui que leur impose l'article 216 du Code de commerce ;

Or attendu que l'article 2 des connaissements qui ont été signés par le capitaine du *Calédonien* et par les divers chargeurs de marchandises, stipule que la Compagnie des Messageries Maritimes ne répond pas des fautes ou négligences quelconques de ses capitaines ni de celles des pilotes, marins ou autres personnes embarquées à bord de ses navires à quelque titre que ce soit ; qu'il convient de remarquer que ces termes sont généraux et ne permettent d'établir aucune distinction entre les fautes qui auraient pour origine une erreur technique ou professionnelle du capitaine ou qui procéderaient de toute autre cause ; que vainement les Compagnies d'assurances demanderesses prétendent que dans l'espèce du procès la perte des marchandises serait due non au capitaine du *Calédonien*, mais aux agents de la Compagnie à Sydney, qui se seraient substitués au capitaine pour en effectuer le transbordement à bord du *Fiado;* que, ce fait fût-il exact, ce qu'il est d'ailleurs sans intérêt de rechercher, il ne saurait avoir pour résultat de modifier la nature du lien juridique que la loi et la volonté des parties ont créé en rendant le capitaine responsable personnellement des marchandises depuis le moment où il en a pris charge jusqu'à l'instant de leur remise à destination ; que de plus, il ne suffirait pas d'énoncer, comme dans la circonstance, que les marchandises ont été perdues par les agissements des agents de l'armement ; qu'il faudrait encore apporter, à l'appui de cette appréciation, l'affirmation d'un acte déterminé constitutif d'une faute ou la

Digitized by Google

faire résulter de présomptions graves, précises et concordantes; que la preuve de la faute devrait alors se faire dans les formes du droit commun, c'est-à-dire à la charge des demanderesses, par application de la maxime : *Actori incumbit probatio;*

Or attendu que les Compagnies demanderesses, le Haut-Rhin et autres, ne font pas la preuve des allégations qu'elles apportent aux débats;

Par ces motifs,

Dit que c'est à tort que la Compagnie des Messageries Maritimes a été actionnée en remboursement de la valeur des marchandises embarquées sur le vapeur *Calédonien*; déclare qu'aux termes de l'article 2 de ses connaissements, elle ne répond point des fautes ou négligences quelconques de ses capitaines et des autres personnes embarquées à bord de ses navires à quelque titre que ce soit; déboute, en conséquence, les Compagnies demanderesses de toutes leurs fins et conclusions comme non recevables en icelles et les condamne aux dépens. »

Du 30 octobre 1902. — Présid. : M. Hibon, président.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant que la Compagnie des Messageries Maritimes oppose à l'action des Compagnies appelantes une fin de non recevoir tirée de ce que le capitaine du navire *Calédonien* est seul responsable des marchandises dont il a pris charge, la clause inscrite à l'article 2 des connaissements exonérant la Compagnie intimée de toute responsabilité;

En droit, considérant qu'aux termes de l'article 222 du Code de commerce, le capitaine est responsable des marchandises qui lui ont été confiées et que, d'après l'article 230 du même Code, sa responsabilité ne cesse que par la preuve de la force majeure; qu'à défaut de cette preuve, la perte ou les avaries lui sont imputables;

Considérant que l'article 216 du même Code rend les propriétaires ou armateurs du navire civilement responsables des faits du capitaine, mais qu'il est admis en jurisprudence que les propriétaires ou armateurs peuvent valablement s'exonérer de cette responsabilité à l'égard du chargeur par une clause du connaissement établissant qu'ils ne répondront pas

Digitized by Google

des accidents, pertes ou avaries à provenir des fautes ou négligences quelconques du capitaine, sans faire de distinction entre les fautes nautiques et celles qui peuvent être commises à l'occasion de la réception, de l'embarquement et de la délivrance des marchandises;

Considérant toutefois que cette clause d'exonération de responsabilité cesse de produire effet lorsque les accidents, pertes ou avaries de marchandises résultent d'une faute personnelle du propriétaire ou armateur engageant directement sa responsabilité;

Que, si le capitaine est présumé en faute lorsqu'il ne rend pas les marchandises à destination, sa responsabilité disparaît devant celle de l'armateur qui, par son propre fait et contre la volonté du capitaine, est cause de l'inexécution du contrat; que les propriétaires ou armateurs ne sauraient en effet s'exonérer conventionnellement de leur propre faute, mais que dans ce cas il appartient au chargeur de démontrer la faute d'où il entend faire découler la responsabilité de l'armateur;

Considérant, en fait, que pour établir la faute de la Compagnie des Messageries Maritimes, les Compagnies d'assurances appelantes allèguent que le transbordement des marchandises chargées sur le vapeur *Calédonien* a été préparé et exécuté à Sydney d'une façon défectueuse sur les ordres et par les soins de l'agence de la Compagnie des Messageries Maritimes, à l'exclusion du capitaine du *Calédonien* et contrairement à ses intentions; que, pour prouver cette ingérence fautive de la Compagnie intimée dans les actes du capitaine, elles se fondent sur les constatations de fait relevées dans les motifs (base essentielle, en l'espèce, du dispositif) de plusieurs décisions judiciaires antérieures rendues dans des procès engagés entre la Compagnie des Messageries Maritimes et d'autres chargeurs au sujet de marchandises transbordées du même vapeur *Calédonien* sur le *Fiado* et articulent et offrent de prouver : 1° que le capitaine du vapeur *Calédonien* était à son arrivée à Sydney dans l'intention de continuer son voyage avec son navire le *Calédonien* jusqu'à Nouméa; 2° que le capitaine du *Calédonien* est resté en dehors du mouvement de transbordement des marchandises et colis chargés sur son navire, lequel transbordement a été effectué par les soins de l'agence de Sydney;

Considérant que, si les décisions judiciaires rendues dans

Digitized by Google

des causes identiques entre d'autres chargeurs et la Compagnie des Messageries Maritimes ont déclaré à l'aide de faits précis, que la Compagnie des Messageries Maritimes, en agissant ainsi qu'elle l'a fait, s'est substituée entièrement au capitaine du *Calédonien* et a par suite engagé sa responsabilité personnelle, ces décisions soumises à la censure de la Cour de cassation ne peuvent avoir l'autorité de chose jugée ; que les tribunaux ne peuvent d'ailleurs uniquement fonder leurs décisions sur des jugements antérieurs dans lesquels l'un des plaideurs actuels n'a pas été partie ; que ces jugements ne peuvent être qu'un des faits sur lesquels le juge s'appuie pour former sa conviction ; qu'en outre il appartient à la Cour actuellement saisie de rechercher la portée exacte des faits établis ;

Considérant que ces faits, en les supposant hors de discussion, démontreraient seulement que les agents de la Compagnie des Messageries Maritimes à Sydney, auxiliaires naturels des capitaines des navires de la Compagnie, ont préparé, facilité et même effectué le transbordement des marchandises du *Calédonien* sur le *Fiado*, mais qu'il n'en résulterait nullement la preuve qu'ils ont effectué seuls ce transbordement sans le concours du capitaine du *Calédonien* ou du moins que celui-ci n'y a pas donné son assentiment, conservant ainsi la responsabilité personnelle qui lui incombe ; que, d'un autre côté, les faits articulés ne sont pas suffisamment précis pour établir que les agents de la Compagnie des Messageries Maritimes ont agi contre la volonté du capitaine, puisque le premier fait tend seulement à prouver qu'à son arrivée à Sydney le capitaine du *Calédonien* était dans l'intention de continuer son voyage à Nouméa ; que rien ne démontre que son intention ne s'est pas modifiée après son arrivée à Sydney et qu'il n'a pas autorisé le transbordement que l'article 8 des connaissements l'autorisait à faire ; que d'ailleurs il ne ressort aucun fait précis prouvé ou même allégué qu'il s'y est opposé ; que, dès lors et conformément à la loi, il demeure seul responsable directement, la Compagnie des Messageries Maritimes ne pouvant être actionnée en l'état que comme responsable civilement en supposant que ses agissements puissent faire annuler la clause contenue dans l'article 2 des connaissements ; qu'en conséquence l'action directe engagée par les Compagnies d'assurances appelantes n'est pas recevable ;

Par ces motifs,

Digitized by Google

Adoptant au surplus les motifs du premier juge,
Confirme. »

Du 25 juillet 1903. — Prés. : M. Blondeau, prés. ; plaid. : Mes Guiraud et Colardeau, défenseurs (1).

Observations. — Voyez les jugements rendus dans des affaires analogues à propos du même sinistre maritime, Nouméa, 4 août 1898, ce Rec., XIV, p. 521 et Seine, 17 janvier 1901, *ibid*, XVI. p. 644.

I. — Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 227 ; *contrà* Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 747. Sur les effets restreints des clauses d'exonération pour un genre particulier d'avaries, voyez Nantes, 15 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 339 et la note.

II. — Sur la validité de la clause d'exonération des fautes du capitaine, voyez Govare et Denisse, *loc. cit.* ; Cassation, 25 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 293; Havre, 9 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 100 et les notes; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 744.

La distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales a été rejetée par la Cour de cassation en 1891. Voyez Cassation, 20 juillet 1891, ce Rec., VII, p. 115; Govare et Denisse, *loc. cit.*; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 745.

III. — D'après la Cour suprême, en cas de manquant ou d'avaries, c'est le capitaine qui de plein droit est présumé en faute aux termes des articles 222 et 230 du Code de commerce. Par suite l'armateur qui s'est exonéré de toute responsabilité à raison des fautes du capitaine, n'a pas à faire la preuve de l'existence de ces fautes, cette preuve résultant de la loi elle-même. Voyez Cassation, 18 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 145 et la note ; 2 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 465 ; 6 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 404 ; Havre, 9 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 100; Verneaux, *L'industrie des transports maritimes*, t. II, p. 268.

Cette doctrine a été critiquée par MM. Govare et Denisse : ils soutiennent que l'article 222 du Code de commerce, en déclarant le capitaine responsable des marchandises dont il prend charge, ne vise pas le capitaine personnellement, mais

(1) Communication de M. Verneaux, docteur en droit, Paris.

Digitized by Google

le transporteur, « l'armateur représenté par le capitaine », en un mot qu'il ne s'agit dans cet article que de la responsabilité du capitaine ès qualité. Ce qui le prouve, c'est la disposition de l'article 229, qui rend le capitaine responsable des marchandises chargées sur le pont, disposition qui ne pourrait se comprendre si l'article 222 déclarait déjà le capitaine responsable d'une façon générale. Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 261.

Au contraire les partisans de la doctrine de la Cour de cassation prétendent que l'article 222 vise le capitaine personnellement, puisqu'il est placé au titre IV intitulé « Du capitaine », au milieu d'articles qui se rapporteraient aux obligations personnelles du capitaine; ils ajoutent que l'article 229 se comprendrait fort bien dans cette théorie, car il prohibe le chargement sur le pont, et en cas de violation de cette prohibition rend le capitaine responsable de tous les dommages subis par la marchandise, même par fortune de mer. Voyez Sardou, *Des clauses modificatives de la responsabilité en matière contractuelle*, p. 175. Comp. la note sous Havre, 7 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 77.

Se plaçant à un autre point de vue, M. Lyon-Caen a fait observer que la jurisprudence de la Cour de cassation créait une présomption en dehors d'un texte et qu'en tous cas, une présomption résulterait-elle de l'article 222, cette jurisprudence l'appliquait dans un cas non prévu par le législateur. Voyez *Revue Critique*, 1903, p. 516.

Quoi qu'il en soit la Cour de Nouméa applique dans l'arrêt rapporté la doctrine de la Cour suprême, qu'elle pousse jusqu'à ses extrêmes limites à propos du transbordement.

IV. — Les décisions déjà rendues à l'occasion du même sinistre maritime n'avaient pas fait état de la clause d'exonération des fautes du capitaine, que l'armateur n'invoquait point, mais seulement de la clause autorisant le transbordement, et elles étaient arrivées à des solutions différentes suivant qu'elles estimaient ou non que le transporteur apportait une preuve régulière du transbordement. Voyez Nouméa, 4 août 1898, ce Rec., XIV, p. 521 ; Seine, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 644 et la note sur la validité et la portée de la clause autorisant le transbordement.

En principe la clause d'exonération des fautes du capitaine ne s'applique pas normalement aux fautes des agents ou

Digitized by Google

préposés directs de l'armateur. Voyez Govare et Denisse, *op. cit.*, *ibid.*, XVII, p. 256 ; Cassation, 3 mars 1897, *ibid.*, XII, p. 657 ; Marseille, 3 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 135 ; Havre, 19 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 319 ; 1er juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 333 et les notes sous ces décisions. Mais en raison de la présomption de faute qui d'après la Cour suprême pèse uniquement sur le capitaine en cas de manquant ou d'avarie, la faute des agents de l'armateur ne saurait se présumer et doit être prouvée. Voyez Cassation, 6 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 404.

En dehors de toute idée de faute, la Cour de Nouméa, avait à se demander, dans l'arrêt rapporté, si les agents de l'armateur, en opérant le transbordement, n'avaient pas, en quelque sorte, pris charge des marchandises et substitué leur responsabilité à celle du capitaine. A cet égard il a été jugé que l'armateur, en organisant un système de transbordement, ne substitue pas sa propre responsabilité à celle du capitaine, laquelle subsiste jusqu'à l'arrivée au port et à la remise de la marchandises au destinataire. Voyez Bordeaux, 4 juin 1894, *ibid.*, X, p. 192.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

8 décembre 1903

Traites documentaires. Marchandises. Connaissement. Représentation. Porteur. Possession. Gage. Exceptions du chef du tireur inopposables. Tireur. Créanciers. Oppositions sur la cargaison. Impossibilité. — Traites documentaires. Endossement régulier. Translation de propriété. Présomption. Preuve contraire. — Endossement. Validité. Lieu de l'endossement. Législation américaine. Traites. Valeur fournie. Date de l'endos. Inutilité. Connaissement endossé en blanc. Connaissement au porteur. Assimilation. Régularité.

Navire : « Songa ».

I. — Le porteur régulier de traites documentaires a la possession des marchandises représentées par les connaissements annexés aux traites.

Ces marchandises constituent son gage jusqu'à concurrence du montant des traites.

Aucune exception ne lui est opposable du chef du tireur.

Digitized by Google

Les créanciers du tireur ne peuvent pratiquer des oppositions sur ces marchandises.

II. — L'endossement régulier de traites documentaires est translatif de propriété et doit être présumé sincère jusqu'à preuve contraire.

III. — La validité de l'endossement doit être appréciée d'après la loi du pays où il a été effectué.

La législation américaine n'exigeant l'indication ni de la valeur fournie ni de la date de l'endossement des lettres de change, est régulier l'endossement aux Etats-Unis d'une traite, réduit à la formule « pay to the order » suivie du nom du bénéficiaire et de la signature de l'endosseur.

De même la législation américaine assimile le connaissement à ordre avec endossement en blanc au connaissement au porteur : un tel endossement effectué aux Etats-Unis est donc régulier.

BANQUE CENTRALE ANVERSOISE c. DURSELEN ET RENSING.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la Banque Centrale Anversoise, représentant la Merchants National Bank de Philadelphie, demande au Tribunal de dire et juger qu'elle était tiers porteur régulier de trois traites documentaires tirées par la Bowden Georgia and Florida Lumber Company de Jacksonville sur Durselen, négociant à Anvers et s'élevant ensemble à 107.073 fr. 02 et qu'elle avait la possession régulière du chargement de bois du steamer *Songa* représenté par les connaissements annexés aux dites traites ; que ces marchandises constituaient son gage jusqu'à concurrence du montant des traites et qu'aucune exception ne lui était opposable du chef de la Bowden Company ; que c'est donc à tort et sans droit que Durselen et Rensing, se disant créanciers de cette Compagnie, ont fait pratiquer sur la cargaison du steamer *Songa* des oppositions dont mainlevée a été donnée au provisoire en cours d'instance sous réserve de tous droits et garanties à la satisfaction des parties ; qu'elle conclut en outre à ce qu'il lui soit alloué 10.000 francs à titre de dommages-intérêts et à ce que Durselen et Rensing soient condamnés solidairement aux dépens, lesquels devront comprendre, à titre de supplément de dommages-intérêts, tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement ;

Digitized by Google

Attendu que les défendeurs soutiennent que le chargement du steamer *Songa* est resté la propriété de la Bowden Company qui l'expédiait à Durselen pour être réalisé de compte à demi entre eux, qu'aucune avance n'a été faite, ni aucune contre-valeur fournie, pas plus par la Merchants National Bank de Philadelphie que par la Banque Centrale Anversoise, qu'il y a donc lieu de débouter cette dernière de son action et de la condamner aux dépens, lesquels comprendront à titre de dommages-intérêts, tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement ;

Attendu que, les actions étant connexes, il y a lieu de les joindre ;

Attendu que la Banque Centrale Anversoise, porteur pour le compte de la Merchants National Bank des trois traites sur Durselen et des connaissements qui y étaient attachés, peut agir en justice pour exercer les droits de sa mandante, mais à charge par elle de subir toutes les exceptions qui pourraient être opposées à celle-ci ; que ce point n'est du reste pas contesté par les défendeurs ;

Attendu qu'il est de jurisprudence certaine que lorsque la lettre de change ou le connaissement sont endossés à l'étranger, la validité de l'endos doit être appréciée suivant la loi du pays où il a été effectué ; que la législation américaine n'exigeant pas l'indication de la valeur fournie ni de la date de l'endos des lettres de change et assimilant le connaissement à ordre avec endossement en blanc à un connaissement au porteur, il importe peu que l'endossement des trois traites dont il s'agit se réduise à la formule « pay to the order », suivie du nom du bénéficiaire et de la signature de l'endosseur et que les connaissements soient endossés en blanc ; que ces endossements ayant été effectués en Amérique dans les termes prescrits par la loi américaine, la Merchants National Bank, aux droits de laquelle la Banque Centrale Anversoise se présente, est saisie en vertu d'un endos équivalent à celui qui serait libellé conformément aux dispositions de la loi française ;

Attendu que l'endos régulier est translatif de propriété et crée une présomption de sincérité qui ne peut céder que devant la preuve contraire ; que c'est donc aux demandeurs qu'il appartiendrait de prouver que les traites et les connaissements sont restés la propriété de la Bowden Company ;

Attendu à cet égard qu'il est à remarquer tout d'abord que,

Digitized by Google

le 8 avril, la Bowden Company demandait à Durselen de lui télégraphier qu'il acceptait les traites afférentes au chargement du *Songa*, que cette demande ne pouvait être faite qu'en vue de faciliter la négociation des traites par la production aux Banques de la réponse affirmative que Durselen a aussitôt envoyée ;

Attendu d'ailleurs que la Banque Centrale Anversoise produit le bordereau de négociation de C. Schumacher et Cie, courtiers de change à New-York, et une attestation du paiement effectué par la Merchants National Bank ; qu'il n'y a aucun argument à tirer en faveur de la thèse soutenue par les défendeurs de la correspondance télégraphique échangée entre Durselen et la Bowden Company ; que si, en effet, cette dernière, sur la demande qui lui était faite par Durselen de réduire son tirage à 80.000 francs, a offert de déduire £ 360 du montant de ses traites, elle ajoutait qu'elle pouvait arranger la chose avec ses banquiers, dont elle affirmait ainsi les droits sur le chargement ; que bien que dessaisie, la Bowden Company pouvait encore intervenir auprès des tiers porteurs et les couvrir de la somme pour laquelle ils n'auraient pas obtenu l'acceptation des tirés ; que les défendeurs n'apportent donc aucune preuve qui soit de nature à faire céder la présomption de sincérité résultant de l'endos régulier ; qu'il ressort au contraire des faits de la cause que la contre-valeur a été fournie par la Merchants National Bank, qu'aucune exception ne lui est donc opposable pas plus qu'à sa mandataire, la Banque Centrale Anversoise et qu'il y a lieu dès lors de faire droit à la demande de cette dernière ;

Attendu que les défendeurs ayant donné mainlevée de leurs oppositions dès le début de l'instance, les demandeurs seront suffisamment indemnisés du préjudice qu'ils ont pu subir par l'allocation à titre de dommages-intérêts de tous droits, doubles droits ou amendes d'enregistrement et ce en sus des dépens ;

Par ces motifs,

Dit et juge que la Banque Centrale Anversoise, représentant la Merchants National Bank de Philadelphie, était tiers porteur régulier des trois traites tirées sur Durselen par la Bowden Georgia and Florida Lumber Company et avait la possession régulière des marchandises représentées par les connaissements annexés aux dites traites ;

Dit et juge que ces marchandises constituaient son gage

Digitized by Google

jusqu'à concurrence du montant des traites et qu'aucune exception ne lui était opposable du chef de la Bowden Company ;

Dit en conséquence à tort et sans droit les deux oppositions pratiquées par Durselen et par Rensing sur la cargaison du steamer *Songa* en raison des créances qu'ils disent avoir sur la Bowden Company ;

Condamne Durselen et Rensing solidairement aux dépens, lesquels comprendront, à titre de dommages-intérêts, tous droits, droits doubles et amendes d'enregistrement. »

Du 8 décembre 1903. — Présid. : M. Rœderer, président ; plaid. : Mes Basset et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — I. — Sur le droit de gage du porteur des traites documentaires et la possession symbolique des marchandises représentées par les documents, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. IV, n° 106, t. V, nos 713 et suiv. ; Cassation, 24 juin 1896, ce Rec., XII, p. 129 ; Aix, 22 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 510 et la note. Comp. Cassation, 16 novembre 1896, *ibid.*, XII, p. 393 et la note ; Table décennale, v° *Gage*, nos 4 et suiv.

Les créanciers de l'endosseur du connaissement pourraient-ils pratiquer une opposition sur la cargaison ? Voyez pour la négative Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 719 *bis*.

II. — Sur le transfert de propriété résultant de l'endossement du connaissement, voyez Rouen, 26 octobre 1894, ce Rec., X, p. 594 ; Christiania, 21 avril 1900, *ibid.*, XVII, p. 373 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, nos 715 et suiv. Comp. Aix, 23 juin 1896, ce Rec., XIII, p. 510 et la note critique.

Pour les effets de commerce, voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. IV, nos 113 et suiv. Comp. la législation anglaise, Caen, 12 décembre 1900, *H.*, 1901. 2. 246 et la note.

Sur la présomption de sincérité de l'endossement, voyez Bordeaux, 11 août 1890, ce Rec., VI, p. 419.

III. — Application de la règle *locus regit actum*. Voyez pour les effets de commerce Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. IV, n° 633 ; Cassation, 20 mai 1885, *Dalloz*, 86. 1. 82, *Sirey*, 88. 1. 262 ; Marseille, 24 mars 1892, *M.*, 92. 1. 170 ; pour les connaissements, Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V,

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

n° 716. Comp. Havre, 22 novembre 1892, ce Rec., VIII, p. 345 et la note ; Marseille, 23 février 1891, *ibid.*, VI, p. 693 et la note ; Table décennale, v° *Connaissement*, n°s 328 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

16 décembre 1903

Navire. Cales. Sulfuration. But. Destruction des rats. Distinction avec la quarantaine. Connaissement. Frais de quarantaine à la charge des chargeurs. Sulfuration. Frais. Frais relatifs à la marchandise. Absence de preuve. Sulfuration à cales pleines avant débarquement. Efficacité. Absence de désinfection des marchandises. Charge de l'armement.

Navires : « Koordistan » et « Tugela ».

La sulfuration des cales des navires, pratiquée en vertu des circulaires ministérielles des 26 septembre 1901 et 12 avril 1902 ayant pour objet la destruction des animaux capables de transmettre des germes infectieux et particulièrement des rats, est absolument distincte de la quarantaine.

En conséquence les frais en sont à la charge de l'armement, malgré la clause du connaissement aux termes de laquelle « les frais de quarantaine sur les marchandises seront supportés par les chargeurs ».

D'ailleurs les frais de sulfuration seraient-ils assimilés à des frais de quarantaine, l'armateur n'en pourrait demander le paiement au chargeur qu'à la condition de prouver qu'ils sont relatifs à la marchandise de ce dernier.

Peu importe à cet égard que la sulfuration ait lieu à cales pleines avant le déchargement ; en effet, ce mode de procéder a été prescrit comme plus pratique et plus efficace, et non dans le but de désinfecter les marchandises.

F.-C. Strick and C° L^d^ et Maclay et Mac Intyre c. Génestal et fils.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que F.-C. Strick et C°, armateurs du navire *Koordistan*, domiciliés à Londres et Maclay et Mac Intyre, arma-

Digitized by Google

teurs du navire *Tugela*, demeurant à Glasgow ont, par exploits en date du 6 août 1903, fait assigner Génestal et fils pour s'entendre condamner à leur payer respectivement la somme de 23 fr. 90 et celle de 104 fr. 70 représentant leur participation aux frais de quarantaine et de désinfection, pour les marchandises dont ils étaient réclamateurs aux dits navires; s'entendre en outre condamner à leur payer à chacun d'eux la somme de 1.600 fr. à titre de dommages-intérêts pour réparation du préjudice causé ainsi qu'aux intérêts de droit et aux dépens ;

Attendu que les armateurs des steamers *Koordistan* et *Tugela* soutiennent à l'appui de leur action, que les mesures de désinfection exigées par le service sanitaire avaient pour objet, non la désinfection du navire, mais celle des marchandises et qu'il est de jurisprudence constante que l'injonction du service sanitaire doit produire les effets de la force majeure, laquelle laisse à chacun et autant que cela le concerne, la charge de l'événement ; qu'ainsi et à défaut même de toute convention particulière, les frais litigieux afférents à la désinfection de la marchandise doivent être supportés par elle ; qu'au surplus il a été stipulé par une clause spéciale insérée à cet effet au connaissement que les frais de quarantaine sur les marchandises seraient supportés par les propriétaires des dites marchandises ; que sous ce titre générique de quarantaine il faut entendre tous les frais exigés par l'autorité sanitaire pour admettre le navire à la libre pratique et ses marchandises au débarquement ;

Attendu que, pour se soustraire au paiement des frais qui leur sont réclamés par Strick et C° L^d^, d'une part, et par Maclay et Mac Intyre d'autre part, Génestal et fils font valoir qu'aux termes de l'article 94 du décret du 4 janvier 1896 portant règlement du service sanitaire maritime, tous les droits sanitaires, frais de désinfection de la marchandise sont à la charge de l'armement ; que vainement les armateurs chercheraient à exciper de la clause des connaissements relative aux frais de quarantaine sur les marchandises ; que, dans l'espèce, il ne s'agit pas de quarantaine, mais de simples mesures de désinfection ordonnées en vertu de la circulaire ministérielle du 1er avril 1902, visant particulièrement la destruction des rats et dont par suite les frais ne sauraient à aucun titre être supportés par la marchandise ;

Attendu que la clause des connaissements relative aux frais

Digitized by Google

de quarantaine est ainsi conçue : « Les frais de quarantaine « sur les marchandises de quelque nature ou sorte que ce « soit seront supportés par les propriétaires des marchandi- « ses » ; que cette convention, librement acceptée par les chargeurs, fait la loi des parties et qu'il s'agit seulement de rechercher si les frais réclamés par les armateurs sont bien, ainsi qu'ils le soutiennent, des frais de quarantaine et s'ils ont été faits pour la marchandise ;

Attendu que jusqu'à la date du 26 septembre 1901, le service sanitaire appliquait à tous les navires provenant de pays contaminés les mesures sanitaires édictées par les décrets des 4 janvier 1896, 15 avril 1897, 14 janvier 1899 et 23 septembre 1900 ; que ces décrets, d'ailleurs encore en vigueur, prescrivent des mesures différentes suivant que, à leur arrivée, les navires munis d'une patente brute, c'est-à-dire provenant d'une circonscription dans laquelle a été constatée l'existence d'une maladie pestilentielle, sont reconnus indemnes, suspects ou infectés ; que les navires appartenant à la première catégorie, c'est-à-dire indemnes, sont soumis au régime suivant : 1° visite médicale des passagers et de l'équipage ; 2° désinfection du linge et des effets à usage, des objets de literie, ainsi que de tous autres objets ou bagages que l'autorité sanitaire du port considère comme contaminés ; mais que, ces mesures étant prises immédiatement, le navire qui a quitté la circonscription contaminée depuis plus de 7 jours, en cas de fièvre jaune ou de peste, est admis à la libre pratique ;

Attendu que les navires *Koordistan* et *Tugela* ont été, à leur arrivée au Havre, reconnus indemnes, qu'ils avaient quitté Bombay, port contaminé, depuis plus de 7 jours ; que par suite ils devaient, en vertu des décrets précités, être admis à la libre pratique, aussitôt les mesures de désinfection susmentionnées exécutées, sans que les marchandises composant le chargement aient à subir aucune espèce de quarantaine ou de désinfection ;

Attendu toutefois qu'une circulaire ministérielle en date du 26 septembre 1901 a prescrit la sulfuration des cales de tout navire, même indemne, provenant d'un pays contaminé, après le déchargement des marchandises et qu'une seconde circulaire ministérielle en date du 12 avril 1902 a donné au service sanitaire instruction de faire opérer la sulfuration des cales, autant que possible et sauf le cas de contre-indication, avant le déchargement, c'est-à-dire à cales pleines ; que cette opé-

Digitized by Google

ration ayant été effectuée sur l'ordre du service sanitaire, à bord des steamers *Koordistan* et *Tugela*, a donné naissance au présent litige ;

Mais attendu que la sulfuration des cales, qu'elle soit pratiquée après, ou au contraire avant le déchargement, ainsi que l'ordonne la circulaire ministérielle du 12 avril 1902 a pour objet la destruction à bord des navires de tous les animaux capables de transmettre les germes infectieux et tout particulièrement la destruction des rats reconnus pour être les plus dangereux facteurs de transmission de la contamination ; qu'il s'agit là par conséquent de mesures de désinfection absolument distinctes de la quarantaine, mesure sanitaire beaucoup plus rigoureuse qui place le navire et les marchandises en observation pendant une durée déterminée par les autorités compétentes et entraîne soit pour le navire, soit pour tout ou partie du chargement, en outre des frais de désinfection, des frais d'isolement et de stationnement souvent considérables ;

Attendu au surplus qu'en admettant même que les frais dont il s'agit puissent être assimilés à des frais de quarantaine, il appartiendrait encore aux armateurs Strick et C° L^d et Maclay et Mac Intyre d'établir que les dits frais ont été faits sur les marchandises, puisque d'après le connaissement il n'y a que les frais de quarantaine sur les marchandises qui soient supportés par ces derniers ;

Or attendu sur ce point, que d'une part les armateurs n'apportent aucune espèce de preuve à l'appui de leurs affirmations ; que d'autre part il ressort des termes mêmes de la circulaire ministérielle du 12 avril 1902 que la sulfuration à cales pleines a été substituée à la sulfuration à cales vides, non dans un but de désinfection des marchandises, mais parce qu'il avait été reconnu que ce nouveau mode de procéder tout en étant le plus pratique, le plus expéditif, le moins coûteux et donnant le maximum de garantie, n'avait, dans aucun des cas pratiqués, provoqué de réclamations pour détérioration des marchandises ; qu'il est constant enfin, que non seulement les marchandises dont Génestal et fils étaient réclamateurs, n'étaient, de par leur nature, et les navires ayant été reconnus indemnes, assujetties à aucune désinfection, mais qu'elles n'ont fait, de la part du service sanitaire, l'objet d'aucune disposition particulière, alors poutant que le dit service a, pour certaines marchandises, telles que les cornes chargées

Digitized by Google

à bord du steamer *Tugela*, ordonné des mesures spéciales de désinfection ; qu'il se trouve par là même établi que les mesures de désinfection pratiquées à bord des steamers *Koordistan* et *Tugela* n'ont pas eu pour but la désinfection des marchandises, tout au moins en ce qui concerne celles dont Génestal et fils étaient réclamateurs ; que, par suite, les frais qui en sont résultés doivent rester à la charge des armateurs respectifs des deux navires ;

Par ces motifs,

Dit et juge F.-C. Strick et Co Ld et Maclay et Mac Intyre mal fondés dans leur action et les en déboute ;

Rejette également leur demande additionnelle en 1.600 fr. de dommages-intérêts, aucun préjudice n'étant justifié ; les condamne en tous les dépens. »

Du 16 décembre 1903. — Prés. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes de Grandmaison et Basset, avocats (1).

Observation. — Voyez le nouveau décret rendant obligatoire la destruction des rats à bord des navires en provenance de pays contaminés ou suspects de peste, du 21 septembre 1903, ce Rec., XIX, p. 315. Ce décret met les frais de destruction à la charge de l'armement conformément aux dispositions de l'article 94 du décret du 4 janvier 1896. Voyez ce dernier décret, *ibid.*, XII, p. 248. *Adde* les décrets du 15 juin 1899, *ibid.*, XIV, p. 864 ; du 23 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 385.

Il a été jugé que les frais de quarantaine et de désinfection incombent en principe, soit au navire, soit au chargement, selon qu'ils sont nécessités par l'un ou par l'autre. Voyez Havre, 22 septembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 529 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

27 juillet 1903

Douanes. Marchandise. Origine extra-européenne. Importation. Connaissement. Origine. Port franc. Erreur évidente. Commissionnaire. Mandat. Levée du permis de transbordement pour un autre port. Déclaration provisoire. Origine européenne. Commettant consulté. Réponse identique. Douane. Amende. Commettant. Versement. Commissionnaire. Irresponsabilité. — Douane. Importation. Expéditeur étranger. Connaissement. Création. Origine. Obligation. Loi des 6 et 22 août 1791. Expéditeurs. Connaissements. Erreurs. Capitaines. Amendes encourues. Recours. Expéditeur. Mention « Hambourg-Entrepôt ». Agent. Déclaration. Origine européenne. Amende. Expéditeur. Responsabilité.

Navire : « Emma ».

I. — Le commissionnaire chargé de lever dans un port français le permis de transbordement d'une marchandise importée, à destination d'un autre port français, et qui en présence d'un connaissement désignant comme lieu d'origine un port franc, rectifie lui-même cette désignation évidemment erronée et déclare à la douane une origine européenne, alors que la marchandise est d'origine extra-européenne, ne peut être responsable de l'amende encourue, si son commettant, immédiatement consulté, lui a indiqué la même origine.

S'agissant en effet d'un transbordement pour un autre port français, la déclaration du commissionnaire n'était que provisoire et pouvait être modifiée.

Il en est ainsi à plus forte raison si le commettant s'est ensuite engagé à couvrir son commissionnaire et lui a payé sans réserve le montant de l'amende à verser à la douane.

II. — C'est à l'expéditeur étranger qui crée un connaissement qu'il incombe de désigner le lieu d'origine exact de la marchandise importée.

Aux termes de l'article 1er du titre V de la loi des 6 et 22 août 1791, les maîtres de bâtiments et autres préposés à la conduite des marchandises, condamnés à l'amende auront recours contre les marchands et propriétaires des dites marchandises dans le cas où ils auront été induits en

Digitized by Google

erreur par l'énonciation des lettres de voiture, connaissements ou chartes-parties.

Il y a lieu de faire application de cette disposition à l'expéditeur étranger qui a mentionné sur le connaissement comme lieu d'origine d'une marchandise importée en France « Hambourg-Entrepôt », et qui a ainsi par cette mention évidemment erronée, occasionné l'erreur de son agent en France, qui a déclaré à la douane une origine européenne, alors que la marchandise était d'origine extra-européenne.

A plus forte raison l'expéditeur sera responsable de l'amende encourue par son agent, s'il s'est engagé à le couvrir, alors même qu'il ignorait le chiffre élevé de cette amende.

ROY C. WORMS ET Cie ET FRIEDLANDER ET OLIVEN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que l'expertise à laquelle fit procéder l'administration des douanes, pour déterminer le lieu d'origine des merrains expédiés de Hambourg par Friedlander et Oliven, étant ainsi que l'amende de 8.142 fr. 35 dont Roy acquitta le montant, un fait acquis et irrévocable, le litige porte sur le point de savoir si, comme le soutient ce dernier, n'ayant commis aucune faute, il est fondé aux termes de ses exploits introductifs d'instance des 25 et 27 avril 1903 à en réclamer le montant à Worms et Cie ; que Roy allègue que ceux-ci commirent une faute, le 9 janvier 1903, en ne l'avertissant pas, alors qu'ils lui demandaient de les renseigner sur le lieu d'origine des merrains, que leur déclaration avait été faite la veille, sous mention d'origine Autriche-Hongrie, et en outre en lui dissimulant leurs craintes en présence de la contestation élevée par la douane quant à l'exactitude de cette déclaration ;

Attendu que Worms et Cie étaient chargés de lever au Havre le permis de transbordement ainsi que l'établit le compte transcrit sur le connaissement, où l'on ne relève que le droit de statistique, issu de la déclaration et le coût du timbre ; qu'ils n'avaient pas à acquitter le droit de douane payé à Rouen par Roy; que de plus il faut remarquer qu'il s'agissait d'un transbordement à destination d'un port français pour lequel le permis de transbordement accompagnait la marchandise, et que la déclaration primitive pouvait s'il y

Digitized by Google

avait lieu, être complétée à l'arrivée dans ce dernier port, en l'espèce Rouen (Règlement d'administration, circulaire du 15 septembre 1896, n° 2717), disposition qui montre le caractère provisoire de la déclaration de Worms et Cie et la possibilité d'une rectification, s'il y avait lieu ;

Attendu qu'il faut reconnaître que si Roy, répondant à la question qui lui était adressée le 9 janvier, avait donné ordre à Worms et Cie de désigner comme extra-européenne l'origine des merrains, il eût fait naître pour ceux-ci, en raison même de la question par eux posée, l'obligation de rectifier leur déclaration de la veille et leur laissait la responsabilité pour le cas où la douane aurait cru devoir, malgré les dispositions du règlement administratif sus-visé, infliger une amende de principe par suite de l'erreur primitive commise ; mais attendu que Roy, négligeant de s'entourer du moindre renseignement, répondit à Worms et Cie que l'Autriche-Hongrie était bien le lieu de l'origine des merrains; que ceux-ci, désormais couverts par cette affirmation, maintinrent leur déclaration du 8 janvier dont la conséquence aboutit à la saisie de la marchandise par la douane qui n'en accorda mainlevée que sur soumission faite par Worms et Cie conformément aux instructions de Roy qui persistait à soutenir son dire quant à l'origine des merrains et n'hésitait pas, le 23 janvier, à garantir Worms et Cie des résultats de l'expertise ;

Attendu que cette attitude de Roy se manifesta à nouveau le 16 février, alors que, le résultat de l'expertise étant connu, il s'engagea à couvrir ces derniers de leurs débours ; qu'il considérait alors, malgré la sévérité de la pénalité appliquée, que Worms et Cie n'étaient point en faute à son égard, et ce fut sans articuler le moindre grief, malgré des réserves ne reposant sur aucun fait, qu'à la date du 28 avril, le demandeur versa à Worms et Cie la somme de 8.142 fr. 35, montant de l'amende, dont ceux-ci effectuèrent paiement à l'administration des douanes ;

Attendu que de ce qui précède, il résulte qu'aucun des motifs invoqués par Roy ne justifie le bien fondé de son action contre Worms et Cie qui depuis le 9 janvier ne cessèrent de l'engager, en sa qualité d'agent de Friedlander et Oliven, à produire des justifications à la douane ; que sans doute on peut non sans raison faire observer à Worms et Cie que, connaissant le régime des ports francs, dénationalisation

Digitized by Google

en résultant pour les marchandises qui y séjournent aux fins de réexportation, ils eussent prudemment agi, ne pouvant considérer comme sérieuse la désignation de Hambourg-Entrepôt comme lieu d'origine des merrains, de ne point se charger de rectifier cette désignation en lui substituant une autre plus conforme à la réalité ; que toutefois il faut remarquer que cette initiative de Worms et Cie causa si peu de préjudice à Roy, que consulté il s'empressa de la confirmer ; qu'en conséquence et en l'absence de tout dommage causé, il échet de rejeter comme mal fondée l'action de Roy contre Worms et Cie et de mettre ceux-ci hors de cause sans dépens ;

Attendu, sur l'action de Roy contre Friedlander et Oliven, que ceux-ci soutiennent qu'elle est mal fondée et non recevable ;

Attendu, sur le mal fondé de la demande, que les défendeurs, ayant vendu leurs marchandises franco Nancy, s'enquirent des prix de transport, que l'on en rencontre la trace dans les observations par eux faites à Roy en novembre 1902, alors que celui-ci ne trouvant pas de péniche à affréter, manifestait la crainte d'être obligé d'effectuer le transport par fer ; que d'autres éléments de contrôle étaient d'ailleurs fournis par ce dernier ; que c'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que le compte de frais et débours pour douelles venues par steamer *Barsac* indique le soin mis par Roy à détailler ses frais et, en particulier, les sommes payées pour droit de douane à raison de 0 fr. 75 par quintal, taxe correspondante à celle perçue pour des merrains d'origine européenne ; attendu que, des relevés identiques leur ayant été soumis à plusieurs reprises, Friedlander et Oliven en connaissaient les bases, à tel point qu'il leur suffisait de se référer à leurs précédentes instructions, ainsi qu'on les vit le faire le 20 novembre 1902, pour transmettre de nouveaux ordres à Roy; qu'il faut d'ailleurs retenir que, négociants importateurs, vendant même leurs marchandises franco à l'étranger, ils n'ignoraient pas que les droits de douane essentiellement variables constituaient un facteur non moins important que le coût de transport pour l'établissement de leurs prix de revient ; qu'ils ne sauraient donc sérieusement soutenir avoir ignoré l'écart entre la taxe de 0 fr. 75 sur merrains d'origine européenne, et le droit de 4 fr. 85 appliqué en cas d'origine extra-européenne ; que le soin mis par eux à attribuer à Hambourg,

Digitized by Google

port d'embarquement, la dénomination de lieu d'origine, montre au contraire qu'ils avaient dû apprécier l'intérêt de la substitution ;

Attendu qu'à la suite des envois de merrains par les navires *Barsac* et *Thérèse-Marie*, que plusieurs autres avaient d'ailleurs précédés, Friedlander et Oliven chargèrent sur steamer *Emma* 2.672 pièces de douelles et rédigèrent un connaissement sur lequel, selon leur coutume, ils firent figurer la mention : « Origine Hambourg-Entrepôt » ; qu'à la date du 17 janvier, ils répondirent verbalement à Roy qui se faisait près d'eux l'interprète des craintes de Worms et Cie et leur demandait un certificat d'origine : « qu'ils l'ignoraient absolument » ; qu'ils maintinrent ce dire le 21 février, mais consentirent cependant deux jours plus tard, à payer à Roy, outre la surtaxe d'entrepôt résultant de l'expertise de la douane qui avait établi l'origine extra-européenne des merrains, le remboursement intégral de ce que lui réclamerait la douane ; qu'il y eut là, au profit de Roy, une reconnaissance formelle de dette, l'acceptation du principe de l'obligation à laquelle Friedlander et Oliven se soumettaient ; attendu cependant que ces derniers modifièrent leur décision dès qu'ils connurent le chiffre de l'amende infligée par la douane ; que c'est ainsi qu'à la date du 28 février ils déclarèrent à Roy que, s'ils avaient consenti à payer 500 francs, ils se refusaient à verser une somme supérieure, oubliant en même temps que leurs engagements du 23 février, que leur faute ne disparaissait point par ce fait que l'administration des douanes l'avait taxée à un chiffre plus élevé que ne l'avait fait prévoir Roy ;

Attendu que c'est bien à Friedlander et Oliven, expéditeurs, qu'il appartenait de désigner sur le connaissement dont ils étaient créateurs, le lieu d'origine exact de la marchandise ; que, ne l'ayant point fait, ils avaient le devoir de renseigner Roy lorsque celui-ci les avisait des difficultés issues de leurs énonciations erronées ; que loin de ce faire, ils se bornèrent à soutenir, contre toute vraisemblance, la correction de leur connaissement, comme si Hambourg, port franc, avait pu être jamais le lieu d'origine des merrains ; qu'ils perpétuèrent ainsi et contre toute évidence l'erreur par eux commise et dont le résultat devait nécessairement aboutir à l'expertise et à l'amende infligée par la douane ; que seuls auteurs du préju-

Digitized by Google

dice causé, ils en doivent réparation à Roy qui l'a subi et dont la demande doit être déclarée bien fondée ;

Attendu, sur le motif tiré de la non-recevabilité de la demande, qu'il est établi que les défendeurs chargeaient depuis longtemps Roy de la réexpédition de leurs marchandises ; que l'on trouve la preuve de ce fait dans leurs déclarations d'octobre et novembre 1902 et les réponses verbales qu'y faisait celui-ci se résumant ainsi : Vos instructions sont bien notées (22 octobre 1902) ; qu'ainsi Roy apparaît bien comme l'agent de Friedlander et Oliven, qualité que ceux-ci reconnurent eux-mêmes le 28 février 1903, en disant à Roy : « Nous étions également prêts de payer 500 francs en supposant qu'il ne s'agissait que d'une erreur de forme de votre part » ; que l'on doit reconnaître que, contrairement à ce que font plaider Friedlander et Oliven, l'on ne saurait plus clairement assumer la responsabilité des fautes d'un agent ;

Attendu cependant que, pour combattre la recevabilité, les défendeurs soutiennent encore que l'espèce soumise au Tribunal tombe formellement sous l'application du titre V, article 1er, de la loi des 6 et 22 août 1791, laquelle décide que les maîtres de bâtiments et autres préposés à la conduite des marchandises, condamnés à l'amende, n'auront recours contre les marchands et propriétaires des dites marchandises, que dans le cas seulement où ils auraient été induits en erreur par l'énonciation des lettres de voiture, connaissements ou chartes-parties ; or attendu que de ce qui précède, il ressort précisément que Friedlander et Oliven ont mis Roy aussi bien que Worms et Cie en erreur par la fausse indication du lieu d'origine porté sur leur connaissement ; que vainement ils tenteraient de soutenir que cette désignation d'origine ne figure pas sur ce document, puisqu'il y est inscrit en toutes lettres sous la mention « Hambourg-Entrepôt », cause génératrice de l'expertise et de l'amende payée par Roy ; qu'en conséquence il échet de dire que la demande de celui-ci est autant recevable que bien fondée et de condamner Friedlander et Oliven à lui payer la somme de 8.142 fr. 35 par lui déboursée ;

Attendu, sur la somme de 40 francs, réclamée en paiement des surestaries, qu'il ressort des faits de la cause que ce retard a été occasionné par la résistance mise par Friedlander et Oliven à fournir en temps la caution exigée à bon droit par Roy ; attendu que celui-ci a justifié avoir payé la dite

Digitized by Google

somme, représentative de quatre jours de planche, et non issue d'une transaction comme le soutiennent à tort les défendeurs, de la façon suivante : 10 francs le 20 mars 1903, et le solde le 30 du même mois ; qu'il échet de déclarer bien fondé ce second chef de la demande de Roy, ce qui élève à 8.182 fr. 35 la somme que devront lui payer Friedlander et Oliven ;

Par ces motifs,

Met Worms et Cie hors de cause sans dépens ; condamne Friedlander et Oliven à payer à Roy la somme de 8.182 fr. 35 avec intérêts de droit ; les condamne en outre aux dépens. »

Du 27 juillet 1903. — Prés. : M. Gloria ; plaid. : Mes Lamy, Hervé et Jeanne, agréés (1).

Observations. — I — II. — Comp. Cassation, 19 janvier 1903, ce Rec., XVIII, p 797 ; Rouen, 7 novembre 1887, *ibid.*, III, p. 425 et les notes sous ces décisions.

Sur la responsabilité du déclarant vis-à-vis de la douane, voyez Havre, 30 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 377 ; sur les droits applicables aux marchandises d'origine extra-européenne, comp. Rouen, 7 novembre 1887, ce Rec., III, p. 425 ; Havre, 11 juillet 1889, *H.*, 89. 2. 191 ; sur la retenue et l'expertise en cas de fausse déclaration, comp. Cassation, 1er août 1894, ce Rec., X, p. 154 ; Havre, 22 juillet 1890, *H.*, 90. 2. 192.

(1) Communication de Me Marcadé, avocat-agréé à Rouen.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

7 août 1903

Transport maritime. Débarquement compris. Connaissement. Clause d'exonération. Application. — Connaissement. Fautes du capitaine et du personnel du navire. Risques. Conséquences. Clause d'exonération. Marchandise. Dommages causés aux tiers. Armateur. Irresponsabilité. Débarquement. Marchandise. Chute à terre. Quai. Borne. Détérioration. Faute du personnel du navire. Armateur. Paiement à l'administration. Recours contre le chargeur. — Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine. Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur.

Navire : « Argo ».

I. — Le transport maritime comprend, sauf stipulation contraire, le déchargement, et la clause d'exonération de responsabilité à raison des fautes du capitaine et du personnel du navire s'étend aux avaries survenues pendant ces opérations.

II. — La clause du connaissement exonérant l'armateur de tous risques découlant des fautes du capitaine et du personnel du navire et des conséquences de ces risques, l'exonère à l'égard du chargeur de toute responsabilité pour les dommages causés aux tiers par la marchandise transportée.

Ainsi lorsque par la faute du personnel du navire une pièce de fonte a été précipitée à terre au cours du déchargement et a détérioré une borne du quai, l'armateur, qui a payé le remplacement de cette borne à l'administration, peut se faire rembourser par le chargeur.

III. — Le commissionnaire de transport, chargé du transport d'une marchandise, moyennant un prix fixé, sous la réserve que l'assurance maritime de la marchandise incombera au chargeur, est dégagé de toute responsabilité à raison des risques qui peuvent être assurés, notamment de ceux qui résultent des clauses d'exonération insérées au connaissement.

Digitized by Google

Ainsi, lorsque en vertu de la clause d'exonération des fautes du capitaine, l'armateur n'est pas responsable de la détérioration d'une borne du quai, causée par la chute d'une marchandise survenue par la faute du capitaine, cet accident constitue un risque dont l'assurance incombait au chargeur.

En conséquence le commissionnaire de transport qui a remboursé à l'armateur le montant de la détérioration payé à l'administration, peut se faire indemniser par le chargeur.

HUTCHISON C. LANGSTAFF, EHRENBERG ET POLLAK ET ROY ET LEBRETON.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 26 décembre 1899, au cours de son déchargement au quai de Rouen, un banc de tour expédié à Schneider et Cie sur le vapeur *Argo*, de la maison Hutchison, a été précipité à terre et a détérioré dans sa chute l'une des bornes du quai; que Hutchison a payé le remplacement de cette borne, soit 407 fr. 20, et qu'il en demande remboursement à Langstaff, Ehrenberg et Pollak, commissionnaires, qui leur avaient confié le transport par mer, et à Roy, liquidateur de la société Roy et Lebreton, chargée par les dits commissionnaires de la réception du banc de tour à quai Rouen et de la réexpédition au lieu de destination;

Attendu que Langstaff, Ehrenberg et Pollak unis d'intérêts avec Roy, tout en défendant personnellement à l'action de Hutchison, ont appelé Schneider et Cie dans l'instance pour les garantir et indemniser des condamnations qui pourraient intervenir contre eux; attendu qu'il y a lieu de statuer par un même jugement sur la cause principale et sur l'appel en garantie;

Attendu que l'instance actuelle est le corollaire d'un procès antérieur intenté par Schneider et Cie en remboursement du banc de tour brisé le 26 décembre 1899; qu'il résulte d'un arrêt rendu par la Cour d'appel de Rouen le 2 juillet 1902, que la responsabilité de Hutchison ne peut être retenue dans l'accident; qu'en effet bien que celui-ci fût le fait de la négligence du capitaine de l'*Argo*, une clause d'exonération inscrite dans le connaissement par Hutchison, relativement aux fautes du personnel du navire était parfaitement valable du

Digitized by Google

moment qu'elle n'avait pas pour effet de couvrir la propre faute de l'armateur ; que, comme application de cette doctrine, il a été décidé que la pièce brisée a péri pour le compte de ses propriétaires, Schneider et Cie ;

Attendu, ceci exposé, que la question à juger est celle de savoir si la détérioration du pieu d'amarrage, conséquence seconde de la chute du banc de tour, doit être assimilée à l'accident principal ;

Attendu qu'en vain on soutient que, la clause d'exonération étant dérogatoire du droit commun et devant comme telle être interprétée limitativement, l'armateur peut valablement l'invoquer pour les avaries subies pour la chose transportée, mais ne saurait en étendre le bénéfice aux dommages que la dite chose peut occasionner aux tiers ;

Attendu qu'il est exact que la portée de la clause d'exonération visée ne doit pas être étendue au delà de ses termes, mais qu'il n'est pas moins nécessaire de l'appliquer dans la plénitude de leur signification ; attendu dès lors que le texte du connaissement spécifiant décharge formelle pour l'armateur, non seulement de tous risques, mais des conséquences des risques pour lesquels exception est stipulée à son profit, il faut dire que la détérioration de la borne d'amarrage, par la pièce de machine brisée, doit au point de vue des responsabilités, suivre le sort de la pièce avariée elle-même ;

Attendu en conséquence, que c'est à bon droit que Hutchison réclame à Langstaff, Ehrenberg et Pollak le coût du remplacement de cette borne dont ils doivent être condamnés à le couvrir ;

Sur l'appel en garantie :

Attendu que Schneider et Cie avaient traité avec Langstaff, Ehrenberg et Pollak pour le transport global du banc de tour de Glasgow à leur usine de Bois-Bretoux, moyennant un prix couvrant tous les frais ordinairement compris dans le contrat de transport à l'exception de l'assurance maritime qu'ils avaient spécifié vouloir conserver pour leur compte ;

Attendu que, le déchargement faisant partie du contrat maritime comme opéré par les soins et sous la surveillance du personnel de l'*Argo*, les risques de ce déchargement rentraient dans la catégorie de ceux couverts par l'assurance maritime et incombaient par voie de conséquence à Schneider et Cie, qui se les étaient réservés ;

Attendu il est vrai qu'ils entendent faire décider que l'acci-

Digitized by Google

dent survenu au pieu et réparé sur la demande de l'administration des ponts et chaussées, constitue un recours de tiers et comme tel est en dehors des risques habituellement couverts par une assurance maritime, laquelle a pour objet la sauvegarde propre des marchandises et point les accidents que cette marchandise peut causer à autrui ;

Mais attendu qu'un des effets de l'assurance maritime est de couvrir l'assuré contre les risques ouverts par certaines clauses du connaissement; que dans l'espèce la destruction du pieu d'amarrage ne pouvant être imputée à l'armateur en raison de l'exonération stipulée représente précisément un de ces risques prévus par l'assurance, contre lesquels Schneider et Cie avaient le devoir de se prémunir ; attendu que dans ces conditions il appartient de décider que Schneider et Cie, restés leurs propres assureurs au regard de Langstaff, Ehrenberg et Pollak et Roy, devront les indemniser des 407 fr. 20, qu'ils viennent d'être condamnés à payer à Hutchison ;

Par ces motifs,

Condamne conjointement et solidairement Langstaff, Ehrenberg et Pollak et Roy, liquidateur de la société Roy et Lebreton, à payer à Hutchison la somme de 407 fr. 20, valeur du pieu d'amarrage détruit par la chute du banc de tour le 26 décembre 1899, et ce avec intérêts de droit; les condamne aux dépens. »

Du 7 août 1903. — Prés. : M. Denomaison, prés.; plaid. : Mes Marcadé, Lamy et Jeanne, agréés (1).

Observations. — I-III. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen rendu dans cette affaire, du 2 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 607 et la note.

(1) Communication de Me Marcadé, avocat-agréé à Rouen.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

25 novembre 1903

Gens de mer. Insubordination. Pénalités. Préjudice causé à l'armement Responsabilité pécuniaire. — Gens de mer. Salaires. Insaisissabilité. Rapports de l'armateur et du matelot. Inapplication. Matelots. Insubordination. Violation de leurs engagements. Armateur. Salaires. Non obligation de les payer. — Compensation. Condition. Dettes liquides et exigibles. Nécessité. Compensation judiciaire. Demande reconventionnelle. Tribunaux. Droit d'établir et de liquider une dette. Marin. Insubordination. Salaires. Compensation avec les dommages-intérêts alloués à l'armateur.

Navire : « Duchesse de Berry ».

I. — Les pénalités que peuvent encourir les gens de mer à raison d'une révolte ou d'un refus d'obéissance ne les exemptent pas de la responsabilité pécuniaire de droit commun envers l'armement, auquel ils ont causé un préjudice en violant leurs engagements.

II. — Le principe de l'insaisissabilité des salaires des gens de mer est inapplicable dans les rapports entre l'armateur et le matelot, résultant du contrat de louage de services.

L'armateur ne peut être tenu d'exécuter ses engagements en tout état de cause et de payer les salaires au matelot rebelle, qui a violé ses propres engagements.

III. — Si la compensation légale suppose deux dettes liquides et exigibles, les tribunaux ont le droit, sur une demande reconventionnelle, d'établir et d'évaluer une créance et d'opérer une compensation judiciaire.

Un tribunal peut donc compenser les salaires dus au marin rebelle avec les dommages-intérêts qu'il estime dus à l'armateur à raison du refus d'obéissance.

Le Picart contre Raoul Guillon.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Le Picart, ayant navigué comme matelot à bord du navire *Duchesse de Berry*, appartenant à Raoul Guillon, a assigné ce dernier en paiement de la somme de 333 fr. 59 pour solde de ses salaires jusqu'au jour de son débarquement ;

Digitized by Google

Attendu que, pour justifier sa résistance à cette demande, Raoul Guillon, tout en se reconnaissant débiteur de la dite somme, se prétend lui-même créancier de Le Picart, d'une somme supérieure, et cela à titre de dommages et intérêts en raison du préjudice que lui a causé le demandeur ; qu'il expose que, suivant conventions stipulées entre parties, Le Picart s'était engagé à suivre le navire dans toutes ses opérations commerciales légales ; que le refus d'obéissance dont Le Picart s'est rendu coupable de connivence avec d'autres hommes de l'équipage et d'où il est résulté une condamnation devant le Tribunal commercial maritime, aurait forcé l'armement à expédier à Cape-Town, lieu de la rébellion, d'autres hommes engagés en France ; que les frais de ce remplacement se seraient élevés à 4.402 fr. 75 ; qu'en conséquence Raoul Guillon conclut à ce qu'il plaise au Tribunal : dire qu'il lui est dû à titre de dommages-intérêts une somme égale à celle réclamée et débouter en conséquence Le Picart de sa demande ;

Attendu que Le Picart ne saurait contester la faute commise, non plus que le préjudice qu'il a certainement causé à son armateur, mais invoque, pour combattre la résistance qu'on lui oppose, trois moyens de droit; qu'il soutient : 1° que les salaires des marins sont insaisissables ; 2° que, la désobéissance des matelots ayant donné lieu à une poursuite pénale, l'armateur ne saurait exercer une action en dommages-intérêts ; 3° enfin qne la compensation ne saurait être exercée entre les deux dettes;

Sur le premier moyen :

Attendu que Le Picart soutient que l'insaisissabilité du loyer des gens de mer est inscrite dans nos lois en vertu de l'ordonnance du 1er novembre 1745, maintenue et décrétée d'ordre public par le décret-loi du 22 mars 1852 ;

Attendu que cette ordonnance fait défense à tous particuliers et habitants des villes maritimes qui se prétendront créanciers des matelots de former à raison des dites créances aucune action ni demande sur le produit de la solde des dits marins ;

Mais attendu, conformément en cela à l'opinion exprimée par la Cour de cassation en son arrêt du 28 mars 1860, que la portée générale et absolue que le demandeur entend donner à l'insaisissabilité ne saurait se concilier ni avec les termes, ni avec l'esprit de ces textes législatifs ; que l'ordon-

Digitized by Google

nance précitée a eu manifestement pour but d'empêcher les matelots d'engager imprudemment ou de consommer en dépenses inutiles, au préjudice de leur famille et pendant le cours du voyage, la solde qu'ils gagnent sur les bâtiments marchands; qu'à ce titre elle s'adresse aux tiers, mais n'a nullement pour objet d'intervenir dans les rapports de l'armateur avec les matelots et dans l'exécution du contrat de louage passé entre eux; qu'il serait manifestement contraire à l'équité d'obliger l'armateur à exécuter ses engagements en tout état de cause et à payer leurs salaires aux matelots rebelles, qui, violant leurs propres engagements, ont entravé gravement les opérations de l'armement; qu'il convient donc de dire que le principe de l'insaisissabilité invoqué par Le Picart ne saurait s'appliquer en l'espèce;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que Le Picart soutient que, la désobéissance des matelots ayant provoqué une poursuite pénale, une action civile ne saurait être utilement intentée; qu'il s'appuie sur un précédent jugement de ce Tribunal du 5 avril 1873 faisant application du décret-loi du 24 mars 1852;

Mais attendu que le susdit jugement a été critiqué par la doctrine; que, suivant elle et suivant aussi les décisions postérieures de la jurisprudence, le décret de 1852 règle la compétence et les peines pour les fautes de discipline et les délits des marins, mais que ce serait une erreur de croire que le silence de ce décret sur les réparations civiles interdit à l'armateur qui a souffert d'un dommage d'en demander réparation; que, si l'article 69 prescrit la retenue du salaire en cas de désertion, cette disposition est d'un caractère purement pénal, puisqu'elle s'applique même en cas d'absence de préjudice et n'autorise pas à considérer *a contrario* toute retenue interdite; que, suivant l'article 1382 du Code civil, tout fait qui cause à autrui un dommage oblige l'auteur de ce dommage à le réparer; que, ce principe dominant notre législation, il faut un texte précis pour en interdire l'application; que ce texte manque dans l'espèce qui nous occupe; que le principe des dommages-intérêts dus par Le Picart à l'armateur doit donc être reconnu;

Sur le troisième moyen :

Attendu que Le Picart soutient, en tout cas, qu'aucune compensation n'est possible entre sa créance de loyers et celle de dommages-intérêts qu'invoque le défendeur, la première

Digitized by Google

créance étant liquide et la seconde étant tout au moins contestée dans son quantum ;

Attendu que, s'il est vrai que la compensation légale suppose deux dettes également liquides et exigibles, la jurisprudence admet la compensation judiciaire par suite d'une demande reconventionnelle, les tribunaux ayant incontestablement le droit, non seulement d'établir une créance, mais d'en fixer le quantum et d'en prononcer la compensation quand l'équité le commande ;

Attendu que la somme formant la créance de Raoul Guillon, dont le détail est fourni, n'est pas exagérée ; que Le Picart conteste vaguement l'ensemble, sans spécifier où portent ses critiques et sans dénier qu'il fût nécessaire de faire la dépense de l'envoi d'un nouvel équipage ; qu'il faut considérer, dans ces conditions, la critique générale faite par Le Picart comme non sérieuse et dire que, la créance de Raoul Guillon étant reconnue au moins égale à celle du demandeur, la compensation doit s'opérer ; qu'il en résulte donc à tous ces points de vue, que Le Picart est mal fondé en sa demande et qu'il y a lieu de l'en débouter ;

Par ces motifs,

Dit qu'il est dû par Le Picart à Raoul Guillon, à titre de dommages-intérêts, une somme égale à celle qu'il réclame ; le déboute, en conséquence, de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 25 novembre 1903. — Plaid. : Mes Puget et Pichelin, avocats (1).

Observations. — I. — L'intérêt du litige provenait principalement de ce que, dans une affaire à peu près identique et par un jugement du 5 avril 1873, le Tribunal de commerce de Nantes avait adopté une solution contraire. D'après ce jugement, les pénalités dont la loi maritime frappe le marin en cas de désertion ou de refus d'obéissance ne sauraient permettre de lui appliquer pour le même fait des pénalités civiles. Voyez Nantes, 5 avril 1873, *N.*, 73. 1. 209 ; Ruben de Couder, *Dictionnaire de Droit Commercial*, v° *Gens d'équipage*, n° 106. Ce jugement est critiqué par Desjardins comme contraire aux principes juridiques et à la tradition maritime. Voyez Desjardins, t. III, n° 642 ; *adde* Lyon-Caen et Renault,

(1) Communication de Me Pichelin, avocat à Nantes.

Digitized by Google

Traité de droit commercial, t. V, n° 478; Anvers, 16 octobre 1862, Rec. Anvers, 63. 1. 220.

Sur l'article 69 du décret-loi disciplinaire et pénal, qui prive le déserteur de la solde par lui acquise, et qui était invoqué en sens contraire du jugement rapporté, comp. Cassation, 29 décembre 1899, ce Rec , XVIII, p. 145 et la note.

II — La Cour de cassation a déclaré licite la clause pénale stipulant qu'au cas de désertion ou de refus de remplir le service, le marin contrevenant perdrait la totalité des parts auxquelles il avait droit; et elle a posé à ce propos les principes suivants : « Attendu que l'ordonnance de 1745 et le décret du 4 mars 1852 qui la déclare d'ordre public ne sauraient s'appliquer, ni dans leur esprit, ni dans leurs termes, aux contrats passés entre les armateurs et les gens des équipages de leurs navires, par lesquels les parties conviennent des conditions des expéditions, et règlent les salaires ou soldes des matelots... » Voyez Cassation, 20 novembre 1860, *Sirey*, 61. 1. 345; et sur renvoi Bordeaux, 2 janvier 1862, *ibid.*, 62. 2. 519; dans le même sens Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 397. Comp. Desjardins, t. III, n° 673. Sur ce point, le jugement du Tribunal de commerce de Nantes du 5 avril 1873 précité décidait que le principe de l'insaisissabilité des salaires des gens de mer s'opposait à la retenue d'une indemnité par l'armateur.

III. — Sur la compensation judiciaire, voyez *Pandectes françaises*, v° *Obligations*, n°s 6079 et suivants.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

21 octobre 1903

Consignataire de navire. Clause. Débarquement en sécurité. Port. Place à l'intérieur des bassins. Jetées. Protection. Désignation. Autorités. Intervention. Obligation remplie. Emplacement insuffisamment protégé. Tempête. Irresponsabilité.

Navire : « Birchtor ».

Le consignataire de navire, qui s'est engagé à faire opérer le débarquement « en sécurité », remplit son obligation en désignant un point quelconque du port, pourvu que ce point soit situé à l'intérieur des bassins et protégé par des jetées ou autres travaux effectués par les autorités.

Digitized by Google

Si certains emplacements ne sont pas suffisamment protégés et sont dangereux au cas de mauvais temps, le consignataire ne saurait encourir de ce chef aucune responsabilité, alors surtout que ces emplacements lui sont désignés par les autorités.

CAP. BALLEINE C. WORMS ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que dans les premiers jours de décembre 1901, le vapeur *Birchtor* commandé par le capitaine F. W. Balleine, arriva à Marseille avec un chargement de charbon en consignation de la maison Worms et Cie; que le capitaine, sur l'indication qui lui fut donnée, se plaça dans le port à l'emplacement réservé au débarquement des charbons de la dite maison;

Attendu que pendant le débarquement, le temps étant devenu mauvais, le vapeur eut à souffrir et se fit des avaries; que le capitaine réitère l'instance introduite à l'époque et réclame à la maison Worms et Cie le montant des avaries, alléguant que, contrairement aux accords, l'emplacement désigné au *Birchtor* pour effectuer son débarquement manquait de sécurité; que la dite maison Worms et Cie prétend avoir exécuté ses engagements et invoque le cas de force majeure;

Attendu que, d'après les accords, le capitaine devait se rendre à Marseille ou aussi près qu'il lui serait ordonné et y opérer son déchargement en sécurité;

Attendu que les ports sont des abris établis après études préalables par les autorités pour permettre aux navires de stationner et d'opérer les embarquement et débarquement; que, par suite, la désignation d'un point quelconque du port pour le débarquement des marchandises, pourvu que ce point soit situé à l'intérieur des bassins et protégé par des jetées, brise lames ou tous autres travaux d'art destinés à assurer un abri aux navires (comme c'est dans l'espèce) constitue pour un consignataire l'exécution de l'obligation prise par lui de faire opérer le débarquement en sécurité; que, s'il est vrai que dans un port toutes les places ne sont pas également bonnes, la responsabilité du consignataire ne peut nullement être retenue de ce chef et cela pour deux raisons: la première c'est que les emplacements sont désignés par les autorités

Digitized by Google

maritimes conformément aux lois et aux règlements sans que les propriétaires des cargaisons ou consignataires des navires aient à intervenir ; la seconde c'est que, en admettant (comme c'est le cas) que l'emplacement désigné pour le débarquement arrivant à l'adresse de tel ou tel consignataire soit toujours le même, soit moins abrité que tel ou tel autre point du port, c'est au capitaine avisé et moins favorisé dans la désignation de cet emplacement à prendre toutes les mesures de précaution nécessaires pour parer à toute éventualité ;

Que, dans ces conditions, Worms et Cie ont rempli leur obligation en désignant le port de Marseille et en y faisant entrer le navire ; que si le temps est devenu mauvais au point de rendre le port dangereux, c'est là une circonstance fortuite qui ne peut être relevée contre Worms et Cie ;

Par ces motifs,

Déboute le capitaine Balleine de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 21 octobre 1903. — Prés. : M. Girard ; plaid. : Mes Estrangin et Talon, avocats.

Observation. — Comp. Rouen, 14 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 298 et la note ; Aix, 26 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 201.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

10 novembre 1903

Compétence. Français demandeur. Etranger défendeur. Article 420 C. pr. civ. Tribunal français compétent. Art. 14 C. civ. Tribunal du domicile du demandeur. Incompétence. Chargeur français. Demande en réduction de fret. Fret payable au port de débarquement. Tribunal de ce port. Compétence exclusive.

Navire : « Sterbio ».

Lorsque le français peut, en vertu de l'article 420 du Code de procédure civile, citer le défendeur étranger devant un tribunal français déterminé, il n'a pas le droit d'exciper de l'article 14 du Code civil pour le citer devant le tribunal de son propre domicile.

Ainsi l'action intentée par le chargeur français contre un capitaine étranger pour faire réduire le taux du fret,

Digitized by Google

payable au port de débarquement, doit être portée devant le tribunal de ce port, à l'exclusion de tout autre.

ARMANDON PÈRE ET FILS C. ELDER DEMPSTER AND C°.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Elder Dempster and C°, armateurs à Liverpool, opposent à la demande d'Armandon père et fils une exception d'incompétence *ratione loci;*

Attendu que l'action intentée contre les défendeurs n'a pas d'autre but que de faire réduire le taux du fret exigé des chargeurs à l'arrivée au Havre du vapeur *Sterbio*, porteur de 209 tonnes d'amandes de palme embarquées à Kotonou ; que le fret, quel qu'il fût, était payable au Havre; que, les dispositions de l'article 420 du Code de procédure civile permettant à Armandon père et fils de citer leurs adversaires devant un tribunal français autre que celui de leur propre domicile, ils ne sauraient invoquer ici l'article 14 du Code civil pour soustraire le litige à la connaissance des juges du droit commun ;

Par ces motifs,

Se déclare incompétent, renvoie parties et matière devant qui de droit ; condamne les demandeurs aux dépens de l'incident. »

Du 10 novembre 1903. — Prés. : M. Rocca; plaid. : Mes Ardisson de Perdiguier et Autran, avocats.

OBSERVATION. — Voyez conf. sur le principe, Rennes, 20 février 1888, ce Rec , IV, p. 531 et la jurisprudence en note ; 24 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 43 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 406 ; de même il est admis que si le défendeur étranger a un domicile en France, c'est devant le tribunal de ce domicile qu'il doit être cité. Voyez Lyon-Caen et Renault, *loc. cit.*

Ce n'est qu'à défaut de tout autre tribunal que le tribunal du domicile du demandeur est compétent. Voyez Nice, 4 janvier 1889, ce Rec., IV, p. 564 ; Aix, 28 février 1889, *ibid.*, IV, p. 660. La Cour de Paris a cependant jugé en sens contraire que les règles de compétence établies en matière d'abordage par l'article 407 nouveau du Code de commerce, n'empêchaient nullement le Français de citer devant le tribunal de son propre domicile l'étranger défendeur. Voyez Paris,

Digitized by Google

15 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 758 et la note critique. Comp. Rouen, 4 mars 1885, *H.*, 85. 2. 76.

Sur l'application de l'article 420 C. pr. civ. en matière de fret, voyez Rennes, 7 et 24 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 36 et 43 et les notes; Cassation, 13 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 627.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 novembre 1903

Staries. Chargement. Charte-partie. Absence de fixation. Surestaries. Mise en demeure nécessaire Consignataire du navire. Lettre au chargeur. Lenteur de l'embarquement. Plainte. Staries. Calcul du consignataire. Délai non expiré. Absence de mise en demeure. Chargeur. Défaut de protestation écrite. Non acceptation. — Surestaries au port de charge. Connaissement. Signature. Fret. Paiement. Absence de protestation. Demande irrecevable. — Fret. Chargement. Règlement sur poids du connaissement déclaré par le chargeur. Forfait. Modification. Irrecevabilité.

Navire : « Tourny ».

I. — Lorsque la charte-partie ne fixe pas la durée des staries à l'embarquement et ne donne aucun moyen pour la déterminer, une mise en demeure est indispensable pour faire courir les surestaries.

Cette mise en demeure ne résulte pas d'une lettre adressée par le consignataire du navire au chargeur pour se plaindre de la lenteur de l'embarquement, avant l'expiration des staries telles que le consignataire les calcule lui-même.

Et le chargeur n'est pas réputé accepter le délai fixé par le consignataire dans sa lettre, par ce seul fait qu'il n'y répond pas par une protestation écrite.

II. — Le capitaine qui a signé les connaissements et reçu le paiement du fret sans protestation ni réserves, est irrecevable dans sa demande en paiement des surestaries encourues au port de charge.

III. — Lorsque le fret a été réglé, lors du chargement, sur le poids porté au connaissement et déclaré par le chargeur, ce règlement constitue un forfait sur lequel aucune des parties ne peut revenir.

DOR C. ANASTAY.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Anastay a affrété un navire à Paul Dor pour aller prendre à la Réunion 1.000 tonnes environ vieux fers et les transporter à Savone et Marsille ;

Attendu que le voilier *Tourny* a été mis à la disposition d'Anastay au port de la Pointe des Galets, le 24 septembre 1902 ; que l'embarquement n'ayant été terminé que le 2 décembre suivant, Dor réclame la somme de 25.100 fr. à titre de surestaries encourues ;

Attendu que l'affréteur conteste le principe même des surestaries ;

Attendu que les accords des parties n'ayant fixé aucune durée de staries ni aucun moyen pour les déterminer, il est de jurisprudence constante qu'une mise en demeure préalable est indispensable pour faire courir les surestaries ;

Attendu que cette mise en demeure n'existe pas, en l'espèce ; qu'on ne saurait considérer comme telle une lettre écrite aux chargeurs, le 7 octobre par Blay fils et Cie, consignataires du *Tourny* à la Réunion, c'est-à-dire bien avant l'expiration prétendue des jours de planche tels que les calcule le demandeur lui-même, lettre dans laquelle les dits Blay fils et Cie se plaignant de la lenteur mise à l'embarquement prétendraient imposer d'avance le chargement d'une moyenne quotidienne de 50 tonnes ; que cette prétention n'aurait pu lier le chargeur que si elle avait été expressément acceptée par ce dernier ; que cette acceptation n'a nullement été donnée et ne saurait résulter du seul fait que le dit chargeur n'aurait pas répondu sur ce point par une protestation écrite ; que les parties ont échangé des récriminations réciproques, sans qu'aucune d'elles ait pris le caractère d'une mise en demeure catégorique ;

Attendu, au surplus, que le capitaine a signé les connaissements sans aucune protestation ni réserve ; qu'il a également reçu, par anticipation, à la Réunion, le paiement intégral du fret, également sans protestation ni réserve ; que, par tous ces motifs, défaut de mise en demeure, signature des connaissements et règlement du fret, l'armateur se trouve aujourd'hui complètement irrecevable dans sa demande de surestaries ;

Attendu qu'il n'est pas vrai de dire que le Tribunal de céans aurait déjà statué sur les fins de non recevoir ci-dessus et les

Digitized by Google

aurait rejetées ; que le jugement du 28 juillet 1903 dont le demandeur prétendrait faire état est un simple jugement préparatoire accordant un sursis réclamé par le défendeur pour préparer ses moyens de défense, mais réservant entièrement le fond ;

Sur les fins reconventionnelles de Anastay à raison d'un trop perçu sur le fret :

Attendu que le fret a été réglé à la Réunion et calculé sur les poids portés aux connaissements et déclarés par le chargeur lui-même ; que ce règlement fait par anticipation, et sur les bases ci-dessus, constitue en forfait sur lequel aucune des parties n'est autorisée à revenir ;

Par ces motifs,

Déboute Dor de sa demande et le condamne aux dépens ; déboute, d'autre part, Anastay de ses fins tant principales que subsidiaires et le condamne aux dépens de ce chef. »

Du 19 novembre 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Jourdan et Grandval, avocats.

Observations. — I. — Voyez conf. Marseille, 26 janvier 1897, ce Rec., XIII, p. 556 et la note ; Cassation, 12 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 721 ; Ostende, 9 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 266. Comp. Marseille, 25 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 345.

Sur la forme de la mise en demeure, comp. Ostende, 9 juin 1898, précité.

II. — Voyez Rouen, 14 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 298 et la jurisprudence en note.

III. — Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 254 et les notes ; Tables du Havre, 1875-85, v° *Fret*, n° 40 ; Tables de Marseille, 1881-90, v° *Fret*, n° 10.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 novembre 1903

Vente sur embarquement. Délai fixé. Chargement. Port intermédiaire. Connaissement. Destination définitive non indiquée. Transbordement. Connaissement distinct. Vendeur. Obligation non remplie. Résiliation. Connaissement direct. Obligation remplie.

Navires : « Itria » et « Kalibia ».

En cas de vente sur embarquement, si la marchandise a été chargée dans le délai fixé pour un port intermédiaire en l'état d'un connaissement n'indiquant pas la destination définitive, puis a été transbordée sur un autre navire, après l'expiration du délai, avec un nouveau connaissement, distinct du premier, le vendeur n'a pas satisfait à son obligation et encourt la résiliation du marché.

Il en serait différemment si la marchandise avait été chargée avec un connaissement direct du port de départ au port de destination.

Rivet c. Bendit Limburger et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Bendit Limburger et Cie avaient verbalement vendu à Rivet fils aîné, la quantité de 1.000 quintaux haricots des Indes, livrables sous palan à Marseille, embarquement par un ou plusieurs vapeurs courant mai 1903, à un prix convenu ;

Attendu que, la marchandise étant arrivée à Marseille le 18 juillet sur le vapeur *Kalibia*, Rivet a refusé de la recevoir, déclarant que le dit vapeur l'avait embarquée à Bombay le 18 juin, en était parti le 21, qu'ainsi les conditions du marché n'étaient pas remplies et demanda la résiliation ;

Attendu que le 28 juillet, le Tribunal a ordonné la vente aux enchères publiques pour compte de qui il appartiendra ; que, la marchandise ayant été vendue, Rivet réitère sa demande primitive et conclut à la résiliation avec dommages-intérêts ; que Bendit Limburger et Cie reconventionnellement concluent au déboutement de la demande en résiliation et au

Digitized by Google

paiement de la somme de 2.649 fr. 25, montant de la différence entre le net produit de la vente et le prix convenu ;

Attendu qu'il s'agit en l'espèce de rechercher si le vendeur a rempli toutes les obligations qui lui incombaient relativement à l'embarquement et au transport ;

Attendu que Bendit Limburger et Cie prétendent avoir chargé les marchandises, objet du marché, sur le vapeur *Itria* dans le port de Rougeon le 28 mai 1903 et produisent le connaissement à l'appui ; mais que ce navire vint à Bombay où il transborda son chargement sur le vapeur *Kalibia ;* que ce dernier vapeur apporta la marchandise ; que dans ces conditions, cette marchandise étant partie du point initial dans le délai voulu, le navire *Kalibia* a pu partir de Bombay à une date postérieure, puisque la marchandise était en cours de route, que les accords n'indiquaient pas que le voyage dût être direct ni qu'il y eût interdiction d'arrêt ou de transbordement ; que, dans ces conditions, ils avaient rempli leurs obligations ;

Attendu que cette prétention ne saurait être admise ; qu'en effet, la marchandise est arrivée à Marseille le 18 juillet sur un navire venant de Bombay en l'état d'un connaissement constatant son embarquement dans ce port le 18 juin seulement ; que c'est en vain que les demandeurs prétendent que la marchandise n'était qu'en transbordement à Bombay et qu'elle aurait été chargée à Rougeon courant mai, ainsi que le constate le connaissement du navire *Itria ;* que, cela fût-il exact, il ne suffit pas qu'une marchandise soit embarquée dans les délais exigés pour une destination quelconque sans autre indication, car en l'état des connaissements complètement distincts produits au Tribunal, celui de l'*Itria* et celui du *Kalibia,* et du long temps écoulé entre l'arrivée du navire *Itria* et le départ du *Kalibia,* bien que les demandeurs prouvent qu'aucun autre navire à destination de Marseille ne soit parti de Bombay, on ne peut dire d'une façon absolue que l'embarquement du *Kalibia* soit la suite ininterrompue de celui du navire *Itria ;* qu'il en serait autrement si la marchandise avait été chargée au port de départ avec un connaissement direct de Rougeon à Marseille, ce qui aurait permis à Bendit Limburger et Cie d'établir sans discussion possible, malgré un transbordement à Bombay, que la marchandise, bien qu'arrivée seulement le 18 juillet, avait été chargée dans les délais ;

Digitized by Google

Attendu que, dans ces conditions, la marchandise ayant été chargée à Bombay le 18 juin, le Tribunal estime que les conditions du marché verbal n'ont pas été remplies ;

Par ces motifs,

Déclare résilié purement et simplement aux torts et griefs de Bengit Limburger et Cie le marché de 1.000 quintaux haricots dont s'agit, déboute Bendit Limburger et Cie de leur demande, les condamne aux dépens. »

Du 19 novembre 1903. — Présid. : M. Dauphin ; plaid. : Mes Renaudin et Estrangin, avocats.

Observation. — Le Tribunal de commerce de Marseille a déjà décidé que, si le connaissement a été créé au port de charge au nom du navire sur lequel les marchandises doivent être transbordées, il y a importation directe, et le chargement doit être considéré comme ayant été effectué lors de la création de ce connaissement. Voyez Marseille, 17 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 871 et la note. Comp. Havre, 15 juin 1897, *ibid.*, XIII, p. 84 ; 9 mars 1897, *ibid.*, XIII, p. 87 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

27 novembre 1903

Assurance sur facultés. Vice propre. Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modification. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité.

Navire : « Saint-Louis ».

C'est à l'assureur à rapporter la preuve du vice propre.

Ainsi lorsqu'un chargement de vieilles matières d'épuration du gaz a été détruit par un incendie survenu en cours de route, sans qu'il soit possible de préciser la cause du sinistre, l'assureur est tenu, pour s'exonérer, de faire la preuve précise de la combustion spontanée dont il excipe.

Mais lorsque le chargement a été complètement détruit, l'assureur ne peut être admis à prouver par une expertise portant sur des produits analogues que ces matières sont

Digitized by Google

sujettes à combustion spontanée comme le charbon, leur composition chimique étant susceptible de se modifier rapidement au contact de l'air.

DUBOIS c. COMPAGNIE L'ARCHIPEL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Dubois avait fait assurer pour une valeur de 12.000 francs une certaine quantité de vieilles matières d'épuration du gaz chargée à Nice sur le voilier *Saint-Louis* à destination de Marseille ; qu'un incendie s'est déclaré en cours de voyage, à Saint-Tropez, à bord du dit voilier, que le capitaine a coulé dans les conditions indiquées par son rapport de mer;

Attendu que la Compagnie d'assurances l'Archipel, assureur de la cargaison, a refusé de couvrir le sinistre en prétendant que l'incendie serait dû à un phénomène de combustion spontanée. soit au vice propre de la marchandise assurée;

Attendu que la Compagnie défenderesse ne peut pas se soustraire à l'obligation de prouver l'existence du vice propre allégué sous le prétexte que la jurisprudence établie en cas d'incendie pour les chargements de charbon serait applicable par assimilation au produit chargé par Dubois ; qu'une expertise aurait seule pu démontrer l'exactitude des allégations ci-dessus rapportées, mais que cette expertise, telle que voudrait la faire ordonner l'assureur, n'est point possible ; qu'en effet, la composition chimique du produit spécial dont il s'agit est susceptible de se modifier rapidement au contact de l'air ; que l'expertise portant sur une partie autre que celle débarquée du *Saint-Louis* au début de l'incendie n'aboutirait donc pas à des résultats concluants ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins subsidiaires en expertise de la Compagnie d'assurances l'Archipel, condamne la dite Compagnie à payer à Dubois la somme de 1.200 francs, montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 27 novembre 1903. — Présid. : M. Girard; plaid. : Mes Couve et de Bévotte, avocats.

OBSERVATION. — C'est en principe à l'assureur qu'il appartient pour dégager sa responsabilité de faire la preuve du

Digitized by Google

vice propre qu'il allègue. Voyez Cassation, 9 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 481 ; Aix, 11 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 20.

Mais la décision rapportée paraît critiquable en l'état de la jurisprudence, sinon sur le principe, du moins sur l'application qui en a été faite à l'espèce ci-dessus. L'assureur demandait, en effet. à établir à dire d'experts que la marchandise assurée était assimilable au charbon au point de vue du risque de combustion spontanée, et le Tribunal s'est refusé à accorder cette expertise par le motif qu'elle serait, de toute manière, inutile, la marchandise ayant totalement péri et ne pouvant plus être analysée. Or, la jurisprudence admet, pour les charbons, la présomption de vice propre dans tous les cas d'incendie dont la cause ne peut être précisée. Voyez la note sur un arrêt de la Cour d'Aix, du 20 décembre 1898, ce Rec., XIV, p. 630, et les décisions y rapportées Elle ne distingue pas entre l'hypothèse de perte totale et celle de perte partielle permettant l'expertise de la marchandise même soumise au risque. Il y avait donc lieu de faire droit, au moins sur cette question de preuve, à la prétention de l'assureur qui se bornait à demander, à ses risques et périls, la transformation en une expertise judiciaire d'une expertise officieuse ayant porté sur des échantillons de matière similaire et de même provenance et concluant à l'assimilation de cette matière au charbon au point de vue de la combustion (1).

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

10 décembre 1903

Vente coût fret et assurance. Clause « paiement à l'arrivée du navire ». Remise des documents. Paiement d'avance. Règles modifiées. Différence de qualité. Bonification. Non lieu à résiliation. Règle maintenue.

Navire : « Yen-Tsé ».

La clause « paiement à l'arrivée du navire » insérée dans une vente coût, fret et assurance, modifie seulement les règles propres à ce marché et relatives à la remise des documents, au paiement d'avance, etc., mais elle laisse

(1) Communication de Me de Bévotte, avocat à Marseille.

Digitized by Google

subsister cette règle essentielle, d'après laquelle la différence de qualité ne peut, quel que soit le taux de la bonification encourue, entraîner la résiliation du contrat.

GALULA ET GUGENHEIM C. LAURIN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Galula et Gugenheim ont vendu à Laurin la quantité de 301 sacs gros pois chiches de Smyrne nouvelle récolte caf Marseille, marchandise payable comptant contre remise des documents ou ordres de livraison, à l'arrivée de la marchandise ;

Attendu que, en exécution du dit marché, les vendeurs ont remis à leurs acheteurs un ordre de livraison sur le *Yen-Tsé* ;

Attendu que l'acheteur, ayant contesté la qualité de la marchandise. il a été procédé à une expertise amiable ; que les experts ont conclu à une bonification de 1 fr. 50 ;

Attendu, en l'état de cette bonification qui dépasse 5 o/o, que l'acheteur demande la résiliation du marché ; que les vendeurs lui opposent les règles propres au marché caf, en vertu desquelles une différence de qualité ne saurait entraîner la résiliation, mais doit être compensée par une simple bonification quel qu'en soit le taux ;

Attendu que l'acheteur réplique que la stipulation « payable à l'arrivée du navire » aurait détruit dans son essence même le contrat caf ; qu'il ne s'agirait plus dans l'espèce que d'un marché à livrer sur embarquement, pouvant, comme tel, entraîner la résiliation dans le cas où la bonification dépasserait 5 o/o ;

Attendu que les parties, maîtresses de leurs droits, peuvent faire subir au contrat type caf toutes modifications qu'il leur convient ; qu'il appartient au tribunal chargé de faire respecter les conventions, de rechercher la commune intention des parties, de faire et de faciliter l'application des clauses des accords toutes les fois que ces clauses ne seront pas inconciliables entre elles ;

Attendu que, en déclarant faire un contrat caf, les parties ont entendu adopter de *plano* les règles propres à ce type de contrat, en ce qui concerne les modes de livraison, de paiement, de règlement, etc., sauf les modifications ou exceptions

Digitized by Google

qui pourraient de pactes exprès, résulter des accords eux-mêmes ;

Attendu que si la clause spéciale de « paiement à l'arrivée du navire » vient modifier les règles relatives à la remise des documents, au paiement d'avance, etc., qui ne sont pas en question dans le litige actuel, elle ne touche en rien à cette règle essentielle du contrat type caf, à savoir que la différence de qualité ne peut, quel que soit le taux de la bonification encourue, entraîner la résiliation du marché ;

Attendu, en conséquence, que Galula et Gugenheim sont fondés à exciper de la réception de la marchandise, sous bonification ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins en résiliation prises par le défendeur Laurin, autorise Galula et Gugenheim à faire vendre la marchandise en litige aux enchères publiques par le ministère de M. Tedesco, courtier assermenté ; condamne Laurin à payer à Galula et Gugenheim la différence entre le prix convenu et le net produit de la vente aux enchères publiques avec intérêts de droit et dépens, y compris tous frais faits pour la marchandise. »

Du 10 décembre 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Jourdan et Grandval, avocats.

Observation. — Sur les effets de la clause « paiement à l'arrivée du navire contre remise des documents », comp. Marseille, 11 août 1899, ce Rec., XV, p. 447 et la note ; 8 février 1899, *M.*, 99. 1. 180 ; cette dernière décision semble poser en principe que la clause dont s'agit détruit dans son essence même le contrat « coût fret et assurance ».

Sur les cas dans lesquels il peut y avoir lieu à résiliation de la vente « coût fret et assurance », voyez Marseille, 3 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 688 et la jurisprudence en note ; Rouen, 4 mars 1903, *ibid.*, XVIII, p. 804 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

10 décembre 1903

Connaissement. Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité.

Navire : « Blaenavon ».

La clause du connaissement concédant au capitaine la faculté de « remorquer ou assister tous navires en détresse et de dévier de sa route pour sauver une vie ou une propriété » vise seulement l'assistance en cours de route.

Mais lorsqu'un navire se trouve dans un port ou au mouillage et a commencé le chargement, il est, malgré la dite clause, à la disposition des affréteurs qui ont le droit de faire leurs opérations sans solution de continuité.

En conséquence, le capitaine, qui a interrompu le chargement pour aller renflouer un navire est responsable des avaries dont les marchandises déposées à quai ont été atteintes dans l'intervalle.

Il en est ainsi alors surtout que le capitaine a touché une forte indemnité d'assistance.

Cat de Lallement et Cie c. cap. Langlois.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Cat de Lallement et Cie, ou soit pour eux leurs commettants Maurel et Prom, de Bordeaux, avaient affrété le vapeur *Blaenavon*, capitaine Langlois, pour aller prendre à la côte occidentale d'Afrique un plein et entier chargement d'arachides à destination de Marseille ;

Attendu que le navire, arrivé à Fondiougne, où il devait prendre 1.000 tonnes environ, a commencé à charger 441 tonnes ; que, le 6 juin, il a brusquement interrompu ses opérations de chargement pour aller à quelque distance, aider au renflouement du vapeur *Lesréaulx*, appartenant aux mêmes armateurs ; que, après avoir heureusement accompli sa mission, le *Blaenavon* est revenu à Fondiougne le 10 pour

Digitized by Google

reprendre ses opérations de chargement, qui ont été terminées le 14; que, dans l'intervalle, les 500 tonnes environ restées sur le rivage ont été dans la nuit du 9 au 10, avariées par une tornade ;

Attendu, en l'état, que les réceptionnaires de la cargaison demandent au capitaine du *Blaenavon* de leur tenir compte de l'avarie de la marchandise, survenue pendant que le *Blaenavon* portait secours au *Lesréaulx* et gagnait dans cette opération d'assistance une indemnité de 100.000 fr.; qu'ils font ressortir que le capitaine Langlois, en signant les connaissements de la marchandise chargée avant le 16, au moment d'aller prêter son aide au *Lesréaulx*, a accepté les réserves expresses faites par les chargeurs à raison de l'interruption des opérations de chargement ;

Attendu que le capitaine prétend exciper de la clause des connaissements qui lui concède la faculté de remorquer ou assister tous navires en détresse et dévier de sa route dans le but de sauver une vie ou une propriété ; mais attendu que cette clause implique que le capitaine use de cette faculté, en cours de route, en marche ; qu'il ne saurait en être de même, sauf stipulation expresse, du cas où le navire se trouve dans un port ou au mouillage, comme dans l'espèce, et a commencé ses opérations d'embarquement ; que, pendant cette période, il est à la disposition des chargeurs qui ont le droit de faire leurs opérations sans solution de continuité ;

Attendu, au surplus, qu'il serait inique que le capitaine pût, dans l'intérêt évident de gagner une indemnité d'assistance, sacrifier d'une façon quelconque les intérêts des chargeurs ; que si, pour gagner cette indemnité, il a causé à ses derniers un préjudice appréciable, il est juste qu'il leur en tienne compte, d'autant plus que l'on peut raisonnablement supposer que l'éventualité de ce recours des chargeurs a pu servir d'élément d'appréciation pour les juges et arbitres qui ont eu à fixer l'indemnité d'assistance ;

Attendu que le montant du préjudice a été évalué par une expertise ; que de la somme réclamée de 5.071 fr. 30, il y a lieu toutefois de déduire celle de 141 fr. 80, intérêts sur retard à la livraison de 135 tonnes, article non justifié ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Langlois à payer à Cat de Lallement et Cie la somme de 4.929 fr. 50 montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et dépens. »

Digitized by Google

Du 10 décembre 1903 — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Estrangin et Segond, avocats.

Observation. — Voyez sur l'interprétation restrictive de la clause accordant au capitaine la faculté de remorquer et assister, Nantes, 11 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 379 et la jurisprudence en note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 décembre 1903

Vente sur embarquement. Clause : prompt embarquement. Délai : vingt et un jours. — Vente coût, fret et assurance. Clause : paiement contre ordre de livraison. Non remise du connaissement. Défaut de vérification de la marchandise. Acheteur. Paiement. Caractère provisoire. Qualité. Conditions d'embarquement. Contestation ultérieure. Possibilité. Embarquement tardif. Acheteur. Réception des documents. Demande en résiliation. Recevabilité.

Navire : « Tabor ».

I. — La clause « prompt embarquement » insérée dans un marché à livrer par navire comporte un délai de vingt et un jours.

II. — En cas de vente coût, fret et assurance, le paiement effectué, en conformité d'une clause du marché, contre remise d'un ordre de livraison, non accompagné du connaissement, préalablement à toute vérification de la marchandise, n'est que provisoire et laisse à l'acheteur la faculté de contester ensuite soit la qualité de la marchandise, soit les conditions de son embarquement.

Par suite, si le marché comportait un délai pour l'embarquement, l'acheteur est recevable, malgré ce règlement provisoire, à demander la résiliation pour embarquement tardif, sur le vu des documents.

Bloch et Kahn c. Galula et Gugeinheim.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le 26 octobre 1903 Galula et Gugenheim ont vendu à Bloch et Kahn 500 sacs environ gros pois chiches

Digitized by Google

Smyrne, nouvelle récolte, caf Marseille, prompt embarquement, payables comptant contre remise des documents ou ordre de livraison à l'arrivée de la marchandise ;

Attendu que le 27 novembre les vendeurs on remis facture provisoire à 500 sacs par vapeur *Tabor*, qui est arrivé le 3 décembre ; que sur la remise d'un ordre de livraison les acheteurs ont payé la somme de 11.500 francs ;

Attendu que, postérieurement à ce règlement, les vendeurs ont offert le connaissement daté du 21 novembre ; que, sur cette production, les acheteurs ont déclaré refuser la marchandise par le motif qu'elle aurait été embarquée tardivement ;

Attendu que le contrat en litige a la double qualité d'un marché caf et d'un marché sur embarquement ; qu'il comporte les obligations propres à ces deux sortes de marchés ;

Attendu qu'il est admis dans la pratique courante que la clause *prompt embarquement* comporte un délai qui ne doit pas dépasser 21 jours ; que, dans l'espèce, ce délai a été manifestement dépassé ; qu'il en résulte que la marchandise offerte, embarquée tardivement, ne répond pas aux conditions des accords ;

Attendu que les vendeurs ne sauraient prétendre que les acheteurs en réglant la facture provisoire, lors de la remise de l'ordre de livraison, se seraient rendus forclos dans leur réclamation ; mais attendu qu'il ne s'agit là que d'un règlement provisoire fait préalablement, soit à la vérification de la marchandise, soit à la vérification des documents eux-mêmes, laissant à l'acheteur toute faculté pour contester soit la qualité de la marchandise, soit sur le vu des documents, les conditions de son embarquement ; qu'un simple ordre de livraison, non accompagné du connaissement, était insuffisant pour donner aux acheteurs les renseignements nécessaires pour leur permettre d'être éclairés sur ce dernier point ; qu'il est impossible de dire que, en l'espèce, les acheteurs, à un moment quelconque, ont accepté et couvert la date tardive de l'embarquement ;

Par ces motifs,

Résiliant le marché en litige, condamne Galula et Gugenheim à rembourser à Bloch et Kahn la somme de 11.500 fr., montant de la facture provisoire, avec intérêts de droit et dépens. »

Digitized by Google

Du 18 décembre 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Renaudin et Jourdan, avocats.

Observations. — I. — D'après une décision du Tribunal de commerce de Marseille, le vendeur, en l'état de la clause « embarquement promptement » serait exempt de reproche s'il justifie avoir fait toute diligence et n'avoir négligé aucune occasion favorable pour expédier sans retard et sans consulter son propre intérêt. Voyez Marseille, 26 janvier 1892, *M.*, 92. 1. 136. Comp. Marseille, 14 décembre 1887, *M.*, 88. 1. 81. Tables du Havre, 1875-85, v° *Vente à livrer par navire*, n° 44 ; Havre, 23 mars 1903, *H.*, 1903. 1. 35.

Il a été jugé que pour la place de Gênes la clause « embarquement prompt » comporte un délai de deux semaines. Voyez Marseille, 27 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 672. Comp. Gênes, 27 mars 1893, *ibid.*, IX, p. 622.

Comp. pour la clause « embarquement immédiat », Marseille, 7 juin 1899, *M.*, 99. 1. 331.

II. — D'après une partie de la jurisprudence, l'infériorité de qualité ne paraît pas dispenser l'acheteur « coût, fret et assurance » du paiement contre remise des documents. Voyez Bordeaux, 9 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 393 et la jurisprudence en note ; le paiement fait dans ces conditions ne peut donc, semble-t-il, rendre irrévocable toute réclamation ultérieure.

Sur le droit pour l'acheteur de demander la résiliation lorsqu'il apprend que le chargement n'a pas été fait dans les délais, comp. Marseille, 7 juin 1894, *M.*, 94. 1. 241 ; Aix, 27 mars 1896, *M.*, 97. 1. 34.

Le connaissement fait foi de la date de l'embarquement, sauf la preuve contraire. Voyez Aix, 27 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 446 et la note ; Marseille, 17 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 871. Mais il a été jugé que si le règlement a eu lieu sur le vu d'un connaissement antidaté, l'acheteur peut ensuite demander la résiliation du marché. Voyez Havre, 23 septembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 651. Comp. Rennes, 22 août 1885, *H.*, 86. 2. 106.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

31 décembre 1903

Connaissement. Clause d'exonération du coulage. Fûts. Pontée. Chargeurs. Défaut de consentement. Transporteur. Responsabilité. — Connaissement. Clause. Faculté de charger sur le pont. Transporteur. Chargement sur le pont. Obligation d'aviser les chargeurs. Assurance maritime. Nécessité. Défaut d'avis. Transporteur. Avaries Responsabilité. — Connaissement. Clause. Faculté de charger sur le pont. Capitaine. Obligation d'aviser les chargeurs. Armateur. Défaut d'instructions. Faute personnelle. Prétention. Avis non nécessaire. Défaut d'instructions. Aveu. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication. — Connaissement. Armateur. Coulage. Exonération. Fûts. Destinataire. Réception. Défaut de protestation. Pontée. Ignorance. Fin de non recevoir. Inapplication.

Navire : « Suzette Fraissinet ».

I. — Le transporteur, exonéré par une clause du connaissement de toute responsabilité, à raison du coulage, en est responsable, s'il a chargé les fûts sur le pont sans le consentement des chargeurs.

II. — La clause du connaissement réservant au transporteur la faculté de charger sur le pont, ne le dispense pas, lorsqu'il use de cette faculté, d'en aviser le chargeur, afin de permettre à ce dernier de faire couvrir par ses assureurs l'aggravation du risque qui en résulte.

A défaut de cet avis, le transporteur est responsable des avaries survenues à la marchandise.

III. — L'armateur qui ne donne pas aux capitaines des instructions leur enjoignant d'aviser les chargeurs lorsqu'ils usent de la faculté de charger sur le pont, réservée par le connaissement, commet une faute personnelle.

Et l'armateur qui soutient dans ses conclusions avoir le droit de charger sur le pont sans aviser les chargeurs, avoue par là même qu'il n'a pas donné aux capitaines ces instructions.

Si donc le capitaine n'avise pas les chargeurs, l'armateur ne peut invoquer la clause d'exonération des fautes du capitaine.

Digitized by Google

IV. — Lorsque l'armateur s'est exonéré de toute responsabilité à raison du coulage, la fin de non recevoir de l'article 435 du Code de commerce n'est pas opposable au destinataire qui a reçu les fûts sans protestation, alors qu'il ignorait que ces fûts avaient été chargés sur le pont.

PASERO ET Cie C. CAP. LAHAYE ET Cie FRAISSINET.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 21 juin 1903 il a été chargé à Galatz sur le vapeur *Suzette Fraissinet* 40 barils d'huile d'olive à destination de Pasero et Cie, à Marseille ;

Attendu que, à l'arrivée du navire à Marseille, il a été constaté sur les dits fûts un manquant de poids de 1.822 kilos par suite de coulage ;

Attendu que les assureurs des destinataires ont refusé de rembourser ce déficit par le motif que les fûts auraient été chargés sur le pont, sans que ce fait leur ait été déclaré en temps utile ;

Attendu que Pasero et Cie assignent alors la Compagnie Fraissinet qui, d'après eux, aurait commis la faute de charger la marchandise sur le pont sans leur en donner avis ;

Attendu que la Compagnie défenderesse oppose diverses fins de non recevoir, tirées soit du Code de commerce, soit des clauses de ses connaissements ;

Attendu que l'on ne saurait reprocher à Pasero et Cie d'avoir reçu la marchandise sans protestation, par le motif que, au moment de la réception, il ignorait complètement le fait particulier à raison duquel il assigne aujourd'hui la Compagnie, soit le chargement sur le pont ; que l'on comprend très bien que l'existence d'un simple coulage dont les transporteurs déclinent la responsabilité par les clauses de leurs connaissements, n'ait fait l'objet d'aucune protestation à l'encontre des dits transporteurs ; que les demandeurs peuvent soutenir avec raison qu'il en eût été autrement s'ils avaient su à ce moment que leur marchandise avait été chargée sur le pont ; qu'il n'y a donc pas lieu, en l'espèce, vu les circonstances particulières de la cause, de s'arrêter à la première fin de non recevoir invoquée ;

Sur la fin de non recevoir tirée de l'article 13 du connaissement qui porte que la Compagnie se réserve la faculté de transporter les marchandises sur le pont :

Digitized by Google

Attendu que, dans le droit commun, tel qu'il est formulé dans l'article 229 Code de commerce, le capitaine ne peut, sauf pour le petit cabotage, charger sur le pont sans le consentement écrit du chargeur ; que, si la clause susvisée du connaissement peut bien dispenser le capitaine de solliciter le consentement écrit et l'autoriser à charger d'office sur le pont, elle n'en laisse pas moins subsister, sauf stipulation contraire et expresse, l'obligation toute naturelle pour le capitaine et les transporteurs d'aviser les chargeurs qu'il leur convient d'user de cette faculté ; que, en effet, il importe essentiellement aux chargeurs d'être avisés de ce fait en temps utile, de façon qu'ils puissent faire couvrir par leurs assureurs, s'il y a lieu, l'aggravation du risque qui leur est imposée ;

Sur la fin de non recevoir tirée de l'exonération générale des fautes du capitaine inscrite dans les connaissements :

Attendu que la Compagnie soutient *in fine* que si le défaut d'avis constitue une faute, ce serait, dans tous les cas, une faute du capitaine dont ils sont exonérés ; mais attendu que le système même plaidé par la Compagnie, à savoir que l'article 13 du connaissement lui donnerait le droit de charger sur le pont sans avoir besoin d'en aviser les chargeurs, suffit à démontrer que le capitaine n'a pu commettre, en l'espèce, une faute personnelle ; qu'il n'y aurait eu faute de sa part que s'il avait méconnu sur ce point les instructions de ses armateurs et négligé de s'y conformer ; qu'il n'est pas douteux que les armateurs qui soutiennent encore n'y être pas tenus, n'ont pu à aucun moment donner à leur capitaine des instructions lui recommandant ou lui enjoignant, en cas de chargement sur le pont, d'aviser les chargeurs ou de mentionner le fait sur les connaissements ; que c'est précisément ce défaut d'instruction qui constitue la faute imputable aux armateurs eux-mêmes ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux diverses fins de non recevoir soulevées par Fraissinet et Cie, condamne ces derniers à payer à Pasero et Cie la somme de 1.822 fr , montant du déficit, objet du litige, avec intérêts de droit et dépens, sans autres dommages-intérêts »

Du 31 décembre 1903. — Prés. : M. Rocca ; plaid. : Mes Bergasse et Couve, avocats.

Digitized by Google

Observations. — I. — Comp. Havre, 1er juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 333 et la note.

II. — Voyez dans ce sens Nantes, 11 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 487 ; Tribunal supérieur hanséatique, 23 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 481 ; *contrà* Rouen, 12 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 68. Comp. Marseille, 21 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 602 et la note ; Tables du Havre, 1855-75, v° *Chargeurs*, n° 3. v° *Capitaine*, n°s 51, 52.

III. — Voyez dans le même sens, pour le cas où l'agent des armateurs a laissé le capitaine charger sur le pont sans autorisation, Havre, 1er juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 333 et la note.

D'une manière générale sur la responsabilité personnelle de l'armateur qui ratifie expressément ou tacitement les fautes du capitaine et l'impossibilité de s'en exonérer, voyez Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77 et la note ; Havre, 19 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 319 ; Rouen, 27 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 303.

IV. – Voyez Marseille, 20 juin 1890, ce Rec., VI, p. 68. Comp. Marseille, 4 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 109.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

25 février 1903

Compagnie de navigation. Arrivée des marchandises. Défaut d'avis au destinataire. Douane. Vente. Compagnie. Mise en demeure au chargeur de prendre livraison. Avis postérieur à la vente. Prétendus avis antérieurs. Défaut de justification. Valeur des marchandises. Responsabilité.

Navire : « Général Chanzy ».

La compagnie de navigation qui n'avise pas le destinataire de l'arrivée des marchandises, et ne le met en demeure de prendre livraison que longtemps après, alors que les marchandises ont été vendues par la douane, est responsable de leur valeur.

Elle ne saurait échapper à cette responsabilité en prétendant avoir avisé le destinataire antérieurement à la vente, si elle ne produit que des copies sans authenticité de ces prétendus avis.

David Jonathan aîné c. Compagnie Générale Transatlantique.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le 4 novembre la Compagnie Générale Transatlantique a pris en charge à Marseille pour David Jonathan à Alger quatre caisses de benjoin ; qu'elle prétend avoir avisé à Marseille le même jour David Jonathan de ce chargement et que le 16 du même mois son agent à Alger le prévenait de l'arrivée de cette marchandise ;

Attendu que Jonathan nie absolument avoir reçu les deux avis dont la Compagnie ne représente que des copies n'ayant aucune authenticité ; qu'il prétend n'avoir reçu que les deux avis des 17 et 20 mai 1902 ; que dès réception de la lettre du 17 mai 1902, il s'est mis en mesure de faire retirer les dits colis, qu'il a été surpris d'apprendre être en dépôt en douane puisqu'il ignorait leur arrivée ; qu'ayant reçu le 21 mai l'avis expédié le 20 il se présenta aussitôt à la Compagnie pour payer ce qui lui était réclamé et retirer ; qu'il paya les frais à la Compagnie qui lui remit un bon à délivrer avec lequel il se présenta à la douane qui lui apprit que les colis qu'il venait retirer étaient vendus depuis le 23 avril précédent ;

Attendu que Jonathan ne pouvait avant d'avoir été avisé se présenter pour retirer des marchandises qu'il ignorait être arrivées ;

Attendu que la Compagnie, en le prévenant les 17 et 20 mai de retirer la marchandise qu'elle savait vendue depuis le 27 avril, a essayé de couvrir la faute qu'elle avait commise ; que dans tous les cas elle n'aurait pas dû attendre six mois avant de mettre Jonathan en demeure, par lettre recommandée, de prendre livraison ;

Attendu, du reste, que malgré sa prétention, la lettre du 17 mai est bien une lettre d'avis de prendre livraison des colis et non un avis de vente puisque cette lettre est ainsi conçue : « J'ai l'honneur de vous inviter à prendre livraison, etc., etc. » et que la carte postale du 20 mai, portant la mention « deuxième avis » tandis que si les dires de la Compagnie étaient exacts, elle aurait dû porter la mention « quatrième avis », ne parle plus de la vente et dit simplement : « Nous devons mettre aux docks cette marchandise... » ; qu'elle doit supporter les conséquences de sa faute et être condamnée à payer le montant de la demande principale dont le chiffre n'a

Digitized by Google

pas été discuté, l'attribution des dépens étant pour Jonathan de suffisants dommages-intérêts ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie Générale Transatlantique à payer avec intérêts de droit à Jonathan la somme de 650 francs, montant en principal des causes de la demande ; la condamne en outre aux dépens. »

Du 25 février 1903. — Prés. : M. Henry, plaid. : Mes Lefebvre et Bordet, avocats (1).

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce d'Alger rendu dans cette affaire, du 23 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 211 et la note.

Comp. Cassation, 24 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 468 et la note ; Aix, 20 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 21 ; Havre, 8 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 91 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (2)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

12 décembre 1902

Assistance maritime. Navire désemparé. Navire remorqué par un autre navire. Convention avec un remorqueur. But. Arrivée au port de destination. Absence de péril. Nature du contrat. Contrat de remorquage. Annulation. Tribunaux. Impossibilité. Réduction du prix convenu. Impossibilité.

Navires « Prinz Wilhelm » et « Gebr. Wrede ».

La convention par laquelle un navire, désemparé à la suite d'une tempête, mais à la remorque d'un autre navire, accepte les services d'un remorqueur pour le conduire à son port de destination, ne peut être considérée comme conclue sous l'influence du péril, ce n'est pas un contrat d'assistance maritime, mais un simple contrat de remorquage et les tribunaux

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.
(2) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec. XIX, p. 420.

Digitized by Google

ne peuvent ni l'annuler ni réduire la somme stipulée en paiement.

SCHRADER ET WREDE C. LOUIS STECHMANN.

JUGEMENT

« Le 31 décembre 1901, le *Prinz Wilhelm* allait de Grangemouth à Hambourg, lorsqu'à la suite d'une violente tempête il eût son arbre de couche brisé ; le vapeur *Ella Ivers* le prit à la remorque à 12 milles environ S.-S.-O. du bateau phare du Weser et le conduisit jusqu'à la hauteur du troisième bateau-phare de l'Elbe. Là, au milieu de la nuit, le remorqueur des demandeurs, le *Gebr. Wrede*, reprit la remorque et conduisit le *Prinz Wilhelm* au port de Hambourg.

Un contrat avait été conclu à ce moment entre les deux capitaines fixant le prix du service à rendre à £ 200, ce contrat fut ratifié à l'arrivée au port par le capitaine du *Prinz Wilhelm*.

Sur la demande en paiement, l'armateur de ce navire prétendit qu'il y avait lieu de réduire l'indemnité stipulée, par ces motifs qu'il s'agissait d'un contrat d'assistance passé au moment du péril, et que la somme demandée était manifestement exagérée eu égard à la valeur du navire sauvé et de sa cargaison et aux circonstances extrêmement favorables dans lesquelles l'assistance avait été donnée.

C'est à tort que les premiers juges ont admis cette prétention. L'aide donnée au *Prinz Wilhelm* par le *Gebr. Wrede* ne constitue pas au sens de la loi une assistance maritime et, au moment où le contrat de remorquage à Hambourg a été passé entre les deux capitaines, le *Prinz Wilhelm* ne se trouvait pas exposé à un péril de nature à exercer une influence sur la volonté de son capitaine et à lui imposer l'acceptation d'une indemnité hors de proportion avec le service sollicité.

Sans doute, par suite de la rupture de son arbre de couche, le navire était incapable de manœuvrer et sans secours il n'aurait pu atteindre un port où se mettre en sûreté, mais il n'était pas en danger, quand le *Gebr. Wrede* lui offrit ses services, puisque l'*Ella Ivers*, en le prenant à la remorque au moment de l'accident, l'avait tiré de sa position périlleuse et qu'il ne restait plus guère de route à faire pour arriver en sûreté à Cuxhaven. Ce n'est donc pas contraint par la nécessité que le capitaine a accepté la remorque du *Gebr.*

Digitized by Google

Wrede, mais librement pour les convenances de sa navigation et parce qu'il avait intérêt à gagner le port de Hambourg son port de destination, plutôt que tout autre.

Un contrat conclu dans ces conditions n'est qu'un simple contrat de remorquage et la loi ne permet pas aux tribunaux d'annuler semblable convention ou de réduire la somme stipulée en paiement... »

Du 12 décembre 1902. — 4e chambre.

Observation. — Voyez § 741 C. com. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 21 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 678 ; Alger, 14 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 627 ; Cour d'appel des Etats-Unis (5e circuit) 18 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 708 ; Cour du district nord de la Californie, 5 avril 1901, *ibid.*, XVII, p. 214 et les notes sous ces décisions.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

12 janvier 1903

Connaissement. Clause : « Faculté de charger sur le pont ». Sens. Armateur. Marchandises du chargeur signataire. Chargement en pontée. Absence de droit. Nécessité d'une clause spéciale. Marchandises d'autres chargeurs. Droit de les charger sur le pont. Exonération des risques. — Avaries communes. Clause « Faculté de charger sur le pont » Consentement des chargeurs. Législations qui le requièrent. Jet à la mer de la pontée. Admission en avaries communes.

Navire : « Campeador »

I. — La clause « faculté de charger sur le pont » insérée au connaissement ne donne pas à l'armateur le droit de charger en pontée les propres marchandises du chargeur signataire du connaissement ; il faudrait pour l'y autoriser une clause spéciale. Elle s'étend en ce sens que l'armateur se réserve vis-à-vis de chacun des chargeurs signataires des connaissements le droit de transporter en pontée des marchandises d'autres chargeurs et s'exonère de tous les risques qui peuvent en résulter pour la cargaison.

II. — Cette clause a en outre pour résultat, dans les législations qui requièrent à cet effet le consentement des char-

Digitized by Google

geurs à un chargement en pontée, de faire admettre en avaries communes le jet à la mer de la pontée.

W. Dickhuth und Sohn c. Suhr et Classen.

JUGEMENT

« Les demandeurs étaient porteur d'un connaissement à trois parties oranges par *Campeador*. Les caisses ayant été chargées sur le pont, 528 d'entre elles furent avariées par l'eau de mer et cinq enlevées en cours de route.

A la demande en paiement d'indemnité les défendeurs ont opposé la clause en langue espagnole du connaissement ainsi conçue : « Les armateurs se réservent le droit de charger sur le pont (conducir generos sobre cubierta) et ne seront tenus d'aucune perte, avarie ou réclamation qui pourraient en résulter ».

Accueillant ce moyen de défense, le Tribunal de première instance a rejeté la demande.

C'est à tort qu'il a considéré cette clause imprimée comme ayant autorisé l'armateur à charger sur le pont les marchandises des demandeurs. Elle a le même sens que la clause « avec liberté de charger sur le pont » c'est-à-dire, qu'elle ne donne au capitaine que la simple faculté de prendre un chargement en pontée. Mais à l'égard du chargeur, pour pouvoir placer sur le pont ses propres marchandises, il aurait fallu en outre qu'une disposition spéciale fût insérée au connaissement.

Sans doute, d'après le § 566 du Code de commerce allemand, l'armateur, même sans l'assentiment du chargeur dont les marchandises sont placées dans la cale, a le droit de transporter sur le pont des marchandises appartenant à d'autres chargeurs. Car, ainsi qu'il appert des travaux préparatoires, cet article, qui interdit, sans l'autorisation du chargeur, de placer ses marchandises sur le pont, a été inséré au titre du contrat d'affrètement, précisément pour bien indiquer que ses dispositions ne peuvent avoir effet que dans les rapports entre le capitaine et chacun des chargeurs, pris isolément, dont les marchandises doivent être transportées en pontée.

Néanmoins la clause en question, avec la signification qui lui est donnée, a pour l'armateur une portée pratique et n'apparaît pas seulement comme un vestige inspiré par les anciennes règles maritimes qui interdisaient d'une façon absolue

Digitized by Google

le chargement sur le pont comme dangereux pour la sécurité du navire.

Devenue de style et d'un usage général pour l'armement, cette clause, qui se trouve dans le connaissement rédigé en langue espagnole, est dictée par les nécessités du commerce maritime international. Elle emporte consentement de la part des intéressés sur la cargaison à des chargements en pontée, elle garantit donc que les avaries ou pertes qui pourront atteindre les marchandises chargées sur le pont entreront en ligne de compte dans le règlement d'avaries communes, et ce, à l'égard des législations qui, contrairement au droit allemand et au Code de commerce espagnol, admettent semblables pertes en avaries communes, à la condition que le chargement sur le pont aura été fait de l'assentiment de tous les intéressés sur la cargaison. Il en est ainsi dans le droit anglais et celui des Etats-Unis.

Or, l'armateur a intérêt à ce que les avaries ou la perte de la pontée soient classées en avaries communes, d'abord parce que, à son égard, le fret des marchandises de pont jetées à la mer n'est admis en avaries communes que si la perte de ces marchandises l'est elle-même, ensuite parce qu'il lui est plus facile dans ce cas d'obtenir des chargements en pontée.

De plus, ce serait enlever à la clause en question sa valeur pratique pour l'armateur que d'admettre qu'elle n'a pas pu lui être inspirée par le souci de s'exonérer de toute responsabilité vis-à-vis des intéressés sur la cargaison pour les risques particuliers d'un chargement en pontée. Sans doute, à cet égard, il est exact que, pour les risques de ce genre — la faute exceptée, naturellement —, d'après le nouveau droit maritime, le navire n'est pas obligé envers les autres intéressés sur la cargaison. La responsabilité du capitaine, en effet, (abstraction faite de ses rapports avec les propriétaires des marchandises transportées en pontée), du moment qu'il a la faculté de charger sur le pont, n'est plus, vis-à-vis des autres chargeurs, qu'une responsabilité de droit commun, elle ne résulte pas de prime abord du simple usage de ce droit, et ne peut être engagée qu'au cas où il y aurait eu abus leur ayant causé préjudice, par exemple, si le navire a été surchargé, ou si les marchandises ont été arimées sur le pont d'une façon dangereuse. Néanmoins, l'armateur a encore raison de décliner expressément par une clause spéciale toute responsabilité pour les dommages que la pontée peut occa-

Digitized by Google

sionner aux autres marchandises. C'est qu'en effet dans le commerce l'idée s'est encore conservée de l'ancien droit que le chargement sur le pont est chose absolument irrégulière, puis, il peut se présenter des cas où le reproche d'avoir commis une faute s'aggravera de cette circonstance que pour le voyage considéré, eu égard aux dangers particuliers prévus, le chargement en pontée devait être absolument proscrit, or l'armateur ne peut se garantir contre des réclamations fondées sur ce fait qu'en s'assurant à l'avance du consentement de tous les intéressés sur la cargaison à un chargement de pont.

On ne peut donc soutenir que la clause dont il s'agit, ainsi entendue, n'ait aucune valeur ni aucune signification pour l'armateur.

D'ailleurs, il est impossible de lui attribuer un autre sens. L'usage incontestable, en effet, et incontesté des armateurs de se réserver, et ce toujours par une clause formelle et spéciale, à l'égard du chargeur le droit de placer ses marchandises sur le pont, indique de toute évidence qu'en l'espèce l'armateur lui-même, comme le chargeur et le réceptionnaire à l'ordre de qui le connaissement a été endossé, n'ont considéré la clause imprimée en litige que comme se référant au chargement en pontée des marchandises d'autres chargeurs.

C'est donc à tort que les défendeurs invoquent la dite clause pour dégager la responsabilité de l'armement à l'égard des avaries et de la perte des marchandises des demandeurs occasionnés par leur chargement sur le pont. »

Du 12 janvier 1903. — 4e chambre.

OBSERVATIONS. — I. — D'après la jurisprudence allemande la clause « faculté de charger sur le pont » autorise l'armateur non pas à placer sur le pont les marchandises mentionnées au connaissement mais à charger d'autres marchandises en pontée et l'exonère des risques particuliers que ce mode de chargement peut faire courir à la cargaison. Voyez § 566 C.com. allemand; Tribunal supérieur hanséatique, 23 février 1901, ce Rec., XVII, p. 481 ; Lewis-Boyens, t. II, § 566, note 1.

En droit français le chargement sur le pont est en principe interdit (art. 229 C. com.), sauf pour les voyages au petit cabotage, il ne peut être fait que du consentement par écrit du chargeur.

Digitized by Google

La clause autorisant à charger sur le pont est considérée par la jurisprudence comme s'appliquant aux marchandises désignées au connaissement.

Voyez Marseille, 3 août 1894, ce Rec., X, p. 456; 18 janv. 1895, *ibid.*, X, p. 617 ; Bordeaux. 7 mars 1894, *ibid.*, X, p. 186 ; Rouen, 5 mars 1897, *ibid.*, XIII, p. 56 ; 12 février 1902, *ibid*,, XVIII, p. 68 et les notes.

Cette clause a-t-elle à l'égard du chargeur signataire du connaissement la valeur du consentement par écrit exigé par l'article 229 C. com.? Voyez pour la négative, Rouen, 20 janvier 1896, ce Rec., XI, p. 750 ; pour l'affirmative, Marseille, 21 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 603, et les notes. Comp. Havre, 1er juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 333.

Pour les voyages au petit cabotage, voyez Caen, 4 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 511, et la note.

II. — Au point de vue de l'admission en avaries communes des avaries ou de la perte des marchandises transportées sur le pont, les législations maritimes sont divisées :

Excluent les avaries de la pontée du règlement d'avaries communes les lois des pays suivants : France (art. 421 § 2, C. com.), Allemagne (§ 708 C. com.), Belgique (loi 21 août 1879, art. 109), Russie (art. 411 C com.), Brésil (art. 790 C. com.), Mexique (art. 930 C. com.), Costa-Rica (art. 890 C. com.), Nicaragua (art. 504 C. com.), Turquie (art. 263 C. com.), Egypte (art. 256 C. com.), sauf pour la navigation au petit cabotage ; Espagne (art. 855 C. com.), République Argentine (art 1344 et 911 § 2 C. com.), sauf pour la navigation au petit cabotage ou si les usages autorisent le chargement en pontée

Le Code maritime suédois de 1891 exclut également la pontée des avaries communes, à moins que le jet n'en ait été fait pour alléger le navire en péril (art. 190 § 2). Il en est de même en Norvège (art. 69 § 1, loi du 24 mars 1867).

Au Danemark, d'après l'article 12, livre IV, ch. 3 du code de 1863, les avaries de la pontée semblent admises en avaries communes, mais d'après la convention de 1850, § 221 elles sont exclues de l'avarie commune. (ce Rec., IV, p. 225 et suiv.).

Aux termes de l'article 733 du Code de commerce néerlandais le jet à la mer de la pontée est admis à contribution, lorsque les marchandises ont été chargées sur le pont sans le con-

Digitized by Google

sentement du chargeur ; les intéressés ont recours contre le navire et le capitaine.

D'après les lois des pays suivants : Portugal (art. 641 C. com.), Roumanie (art. 662 C. com.), Italie (art. 650 C. com.), sont admises en avaries communes les avaries de la pontée, seulement si le chargement sur le pont a été fait de l'assentiment du chargeur, mais la contribution est spéciale, elle n'a lieu qu'entre le navire, le fret et les autres chargeurs dont les marchandises ont été placées sur le pont avec leur autorisation.

Il en est de même en Angleterre (voyez Arnould, *On marine insurance*, t. II, nos 920-922 ; R. Lowndes, *The law on general Average*, p. 51 et suiv.), et aux-Unis (voyez Dixon, *The law of Shipping*, p. 465 et suiv.), l'usage supplée au consentement des chargeurs.

Enfin d'après les articles 1094 § 3 et 907 § 7 du Code de commerce du Chili, il faut pour admettre les avaries de la ponté en avaries communes que le chargement sur le pont ait été fait du consentement unanime de l'armateur, des officiers du bord et de tous les chargeurs de la cargaison.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

2 décembre 1903

Assurances maritimes. Règlement de Brême. Art. 19. Choc contre un corps dur. Navire de pêche. Choc de l'hélice contre la manette du filet de pêche. Avaries. Risque couvert par l'assurance.

Navire : « Arthur Friedrich ».

Aux termes du paragraphe 19,4° du Règlement sur les assurances de Brême : « Il y a lieu à indemnité pour bris, lorsque le navire touche, c'est-à-dire, heurte avec violence contre un corps dur, sans toutefois y rester fixé, ou quand, par suite du choc, il éprouve un ébranlement violent ». Le mot « toucher » s'entend du choc non seulement de la quille du navire, mais aussi d'une de ses parties, telle que l'hélice.

D'autre part, comme le Règlement ne distingue pas, le choc de l'hélice d'un navire de pêche, d'où il est résulté des avaries, contre les manettes du filet qui venait d'être jeté à la mer, bien que le filet puisse à un certain point de vue être regardé

Digitized by Google

comme faisant partie du navire, est un risque couvert par l'assurance.

Il en est ainsi surtout lorsque ce choc a été occasionné par les vages d'une mer démontée, il doit être, en effet, considéré comme une fortune de mer et non comme le risque ordinaire inhérent à l'exploitation de la pêche.

GEESTMUNDER HERINGS-UND HOCHSEE-FISCHEREI A. G. C. DIE « AGRIPPINA » SEE-FLUSS-UND LAND-TRANSPORTS VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT ET AUTRES.

Du 2 décembre 1903. — 1re ch. — Présid. : M. Sieveking.

OBSERVATION. — Comp. Règlement sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 104, ce Rec., XVI, p. 449; Seine, 2 juin 1887, *ibid.*, III, p. 183.

TRIBUNAL SUPERIEUR HANSÉATIQUE

13 décembre 1903

Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour erreurs de marques. Sens. Impossibilité d'offrir au réceptionnaire des marques autres que celles du connaissement. Absence de livraison. Responsabilité de l'armateur. — Connaissement. Clause « à livrer du bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse ». Remise de la marchandise au bord du navire. Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité. — Connaissement. Clause « nonobstant toute coutume contraire du port ». Remise de la cargaison au bord du navire. Livraison. Usages du port. Reconnaissance et chargement sur wagons. Livraison définitive. Réceptionnaire. Impossibilité de les invoquer.

Navire : « Magdala ».

I. — La clause du connaissement stipulant l'irresponsabilité du transporteur « pour erreur dans la livraison des marchandises provenant d'oblitération accidentelle, erreurs, insuffisance ou défaut de marques » ne peut donner à l'armateur, pour dégager sa responsabilité, le droit d'offrir au réceptionnaire des sacs portant des marques différentes de celles indiquées au connaissement. L'erreur dans la livraison

Digitized by Google

provenant de l'insuffisance ou du défaut des marques, en effet, produit ce résultat que, le réceptionnaire n'étant pas mis en possession des marchandises à lui destinées, il n'y a pas livraison.

II. — La solution est différente si le connaissement contient en outre la clause « à livrer du bord du navire, où la responsabilité du transporteur cesse ». Il faut alors entendre par livraison l'acte par lequel l'armateur, à la fin du voyage, du consentement exprès ou tacite du réceptionnaire, transmet à une personne quelconque la prise en charge des marchandises dont il avait la garde, sans rechercher si cet acte en confère au réceptionnaire la possession en droit.

La livraison, ainsi définie, a lieu au bord même du navire, et elle libère définitivement le transporteur ; lorsqu'il justifie avoir débarqué tous les sacs portant les marques indiquées au connaissement, ou que ce fait n'est pas contesté, il ne peut être rendu responsable d'une confusion qui se serait produite dans les marques lors de la réception après débarquement.

III. — La clause «... nonobstant toute coutume contraire du port de destination », empêche le réceptionnaire d'invoquer les usages de ce port, d'après lesquels la livraison ne serait définitive et libératoire pour le transporteur qu'après reconnaissance et chargement sur wagons pour les marchandises destinées, comme en l'espèce, à être réexpédiées.

Bachmann c. armateurs du « Magdala ».

Du 17 décembre 1903. — 3e chambre.

Observations. — I. — Voyez Hambourg, 14 novembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 368 ; Tribunal supérieur hanséatique, 22 octobre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 554 ; Marseille, 18 octobre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 359 et la jurisprudence en note sous ces décisions.

II. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 9 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 87 et la note.

III. — Comp. Cour suprême de judicature d'Angleterre, 22 février 1900, ce Rec., XV, p. 665 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit.

HAUTE COUR DE JUSTICE

14 février 1903

Adordage. Pilote. Pilotage obligatoire. Loi belge. Responsabilité de l'armateur. Code de commerce belge. Article 228.

Navires : « Dallington » et « Socotra ».

D'après la loi belge (art. 228, C. com.), même lorsque le pilotage est obligatoire, la responsabilité d'un abordage occasionné par la faute du pilote incombe à l'armateur du navire fautif, car le pilote ne se substitue pas au capitaine dans le commandement du navire.

Le 1er février 1903, un abordage eut lieu sur l'Escaut entre le *Socotra* appartenant à la Peninsular and Oriental Steam Navigation Co, et le *Dallington* appartenant aux défendeurs. A bord de chacun de ces navires se trouvait un pilote du Gouvernement.

M. le juge Bucknill avait décidé que l'abordage avait été occasionné exclusivement par la faute du pilote du *Socotra*.

Le pilotage étant obligatoire, le *Socotra* était-il dégagé de toute responsabilité ?

D'après le témoignage des avocats belges appelés à déposer il résulte de l'article 228 du Code de commerce que, même si le pilotage est obligatoire, la responsabilité des fautes du pilote incombe au navire ; le pilote ne se substitue pas au capitaine et ne prend pas le commandement du navire à son exclusion, bien qu'il n'y ait à cet égard aucun texte spécial.

Le pilotage étant obligatoire, disent les demandeurs, il faudrait un texte précis pour établir que, suivant la loi belge, le pilote ne se substitue pas au capitaine et par conséquent peut engager la responsabilité des armateurs.

Non, dit le juge, les témoignages sont trop nets, le pilote n'est à bord que pour donner des avis, même si le pilotage

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 426.

Digitized by Google

est obligatoire, il ne prend pas obligatoirement le commandement du navire et l'armateur n'est pas exonéré de responsabilité pour les conséquences de sa négligence.

Du 14 février 1903. — Division de l'Amirauté. — Devant M. Bucknill, juge ; plaid. : MM. S. A. T. Rowlatt et W. Finlay; Aspinwall, K. C., Dawson Miller et Dunlop.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XIX, p. 250. Comp. Haute Cour de justice, 5 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 687.

HAUTE COUR DE JUSTICE

11 mars 1903

Charte-partie. Clause d'exonération pour perte de marchandises qui peuvent être couvertes par une assurance. Perte occasionnée par la négligence du capitaine. Absence de négligence-clause. Responsabilité de l'armateur.

La clause d'exonération pour perte de marchandises pouvant être couvertes par une assurance, insérée dans la charte-partie, n'est pas assez explicite pour dégager la responsabilité de l'armateur lorsque la perte est due à une négligence du capitaine, en pareil cas, en l'absence de la negligence-clause, l'armateur reste responsable.

Price et C° c. Union Lighterage C°.

Price et C° avaient embarqué 107 tonnes de pétrole sur le navire des défendeurs, qui avaient chargé à une jetée sur la Tamise à destination de Belvedere.

Après la mise à bord, le navire, heurtant violemment contre la jetée sous l'influence de la marée, fut submergé et coulé.

La négligence du capitaine fut établie. La perte s'élevait à £ 371 dont les demandeurs réclamaient le montant.

Les termes du contrat, qui n'était pas écrit, mais dont le demandeur reconnaissait la validité, étaient que le transporteur n'était pas responsable pour pertes ou dommages de marchandises susceptibles d'être couvertes par une assurance, et que la police d'assurance devait stipuler que l'assurance était faite sans recours contre le transporteur.

Il n'est pas douteux, dit le juge, que les marchandises per-

Digitized by Google

dues n'aient été susceptibles d'être couvertes par une assurance, les termes du contrat sont donc assez généraux pour viser la perte ci-dessus. Mais la question doit être envisagée à un autre point de vue; d'après la loi anglaise, le transporteur a le droit de s'exonérer des conséquences de sa négligence, mais comme l'exonération est une dérogation à son devoir strict de prendre tous les soins nécessaires, elle doit être stipulée en termes formels et précis, comme sont ceux de la « negligence-clause ». Une telle clause n'existe pas dans l'espèce, et sa responsabilité subsiste.

Du 11 mars 1903. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Walton, juge; plaid. : MM. J. A. Hamilton, K. C., et Bailhache; Scrutton, K. C., et Loehnis.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XIX, p 328. Comp. Anvers, 28 mars 1901, ce Rec., XVII, p. 495; 28 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 633; Haute Cour de justice, 18 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 834; Tribunal supérieur hanséatique, 14 avril 1898, *ibid.*, XIV, p. 176.

HAUTE COUR DE JUSTICE

2 juillet 1903

Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour avaries à la coque, etc. Innavigabilité du navire avant le départ. Rupture d'un tuyau. Avaries à la cargaison. Responsabilité du navire.

Navire : « Barbary ».

En cas de transport par mer, la loi impose au transporteur certaines obligations dont il ne peut s'affranchir qui si la convention l'exonère en termes précis, sans ambiguïté, de la responsabilité de droit commun.

Quand un connaissement renferme la clause d'irresponsabilité pour les pertes ou avaries résultant de toute avarie ou défaut dans la coque, les apparaux, les chaudières, la machine, leurs dépendances, bien que ces avaries aient pu exister avant l'embarquement ou le départ du navire; si cette innavigabilité a eu lieu en dehors des précautions raisonnables prises, l'ar-

Digitized by Google

mateur peut néanmoins dans certaines circonstances être déclaré responsable.

Des peaux de moutons avaient été embarquées aux conditions ci-dessus indiquées et furent avariées par de l'eau douce qui s'échappa d'un tuyau brisé. Décidé que la rupture de ce tuyau constituait une innavigabilité relative dont l'armement devait répondre comme n'ayant pas pris avant le départ les précautions suffisantes pour transporter la marchandise.

Du 2 juillet 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaughan Williams, Romer et Stirling; plaid. : MM. Pickford, K. C., et Leslie Scott ; Horridge, K. C., et Maurice Hill.

Observation. — Cette décision réforme une sentence de M. le juge Wills aux assises de Liverpool (8 Com. cas. 1). Voyez le texte de l'arrêt de la Cour, *Times Law Reports* 1903, p. 590 ; Haute Cour de justice, 31 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 836.

HAUTE COUR DE JUSTICE

2 novembre 1903

Assistance maritime. Remorqueur et remorqué. Sauvetage nécessité par la négligence du remorqueur et du remorqué. Remorqueur. Indemnité. Absence de droit.

Navire : « Duc d'Aumale ».

Lorsque dans le cas d'un remorqueur et d'un remorqué, se présente une circonstance qui exige des services de sauvetage, et que cette circonstance est due à la négligence commune du remorqueur et du remorqué, le remorqueur n'est pas qualifié à recouvrer des frais de sauvetage pour le fait d'avoir retiré le remorqué de la position que lui a créée leur négligence réunie.

Du 2 novembre 1903. — Division de l'Amirauté. — Devant M. Gorell Barnes ; plaid. : MM. Aspinall, K. C., et A. E. Nelson ; Carver, K. C., et Lewis Noad.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XX, n° 2, p. 14 et 15. Comp. Cour du district Sud de New-York, 30 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 911 et la note.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

10 novembre 1903

Assurances maritimes. Assurance sur corps. Risques. Police. Clause : « séjour de 30 jours dans le port après l'arrivée ». Supputation des jours. Perte du navire après le délai. Irresponsabilité des assureurs.

Lorsqu'il est stipulé dans une police d'assurance sur corps que les risques seront couverts pendant « une durée de 30 jours dans le port après l'arrivée du navire » et que l'assurance vaut « jusqu'à ce que le navire ait jeté l'ancre et mouillé dans une position parfaitement sûre », le délai de 30 jours doit être compté par périodes de 24 heures à partir de l'heure où le navire a jeté l'ancre dans les conditions précitées. Les assureurs sont irresponsables de la perte du navire survenu après l'expiration de ce délai ainsi calculé.

Cornfoot c. Royal Exchange Assurance Corporation.

Dans une police sur corps, l'assurance était consentie pour la traversée de Portland (Orégon) à Algoa Bay, « et pour une durée de 30 jours dans le port, après l'arrivée du navire » ; et, une dernière clause portait que l'assurance durait jusqu'à ce que le navire « eût jeté l'ancre et mouillé dans une position parfaitement sûre ». Le navire arriva le 2 août à Algoa Bay, et fut mouillé, ancre jetée, en position parfaitement sûre, le même jour à 11 h. 30 du matin. Il se perdit, alors qu'il était à Algoa Bay, par suite d'un danger contre lequel il était assuré, le 1er septembre à 4 h. 30 du soir.

Jugé, que les 30 jours comprenaient 30 périodes consécutives de 24 heures chaque, commençant à 11 h. 30 du matin le 2 août, et qu'elles expiraient le 1er septembre à 11 h. 30 du matin; et que, par suite, les assureurs n'étaient plus soumis à la police.

Décision de M. Bigham J. (19 *The Times*, L. R. 417; 8 com. cas., 204 [1903] 2 K. B., 363), confirmée.

Du 10 novembre 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Collins, M. R. Mathew, Cozens-Hardy; Solicitors : MM. Botterell et Roche ; Hollams, Sons, Covard et Hawksley.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law*

Digitized by Google

Reports, vol. XX, n° 3, pages 34 et 35. Comp. Nantes, 7 septembre 1901, ce Rec., XVII, p. 442.

HAUTE COUR DE JUSTICE

11 novembre 1903

Surestaries. Contrat de la « London Corn Trade Association ». Echelle de déchargement.

Le contrat n° 22 de la *London Corn Trade Association* contient la clause suivante, quant au déchargement du grain d'un navire : — « Un jour courant pour chaque 400 tonnes jusqu'à 2.800 tonnes ; et 500 tx par jour pour toutes quantités en surplus... Mais, dans aucun cas, pas moins de 5 jours, certains jours fériés exceptés ».

Cette clause signifie que, pour les navires de n'importe quelles dimensions, les premières 2.800 tonnes doivent être déchargées à raison de 400 tonnes par jour, et à raison de 500 tonnes par jour pour n'importe quelle quantité en surplus de ce chiffre, à peine de surestaries.

TURNER, BRIGHTMAN ET C°, C. BANNATYNE ET FILS.

Du 11 novembre 1903. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Welton, juge ; Solicitors : MM. Botterell et Roche, J. A. A. Tilleard.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, vol. XX, n° 3, p. 37. Comp. Anvers, 5 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 229 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ECHELLES DU LEVANT (1)

Par **M. E. MANASSE**, avocat à Constantinople

TRIBUNAL CONSULAIRE DE FRANCE A CONSTANTINOPLE

6 juin 1902

Assistance maritime. Navire échoué. Fond de sable. Situation non périlleuse. Renflouement. Aide donnée par les remorqueurs d'une société de sauvetage. Absence des caractères du simple remorquage. Opération spéciale. Indemnité. Tribunaux. Eléments de fixation.

Navire : « Sénégal ».

L'aide donnée par des remorqueurs pour renflouer un navire échoué sur fond de sable et dans une situation ne présentant aucun péril imminent de perte, ne peut être considérée comme un simple remorquage ; c'est une opération spéciale pour laquelle l'indemnité doit être fixée par les tribunaux en tenant compte des difficultés rencontrées et des risques courus et de ce fait que le service a été rendu par une société ayant armé des navires spéciaux pour le remorquage et le sauvetage.

SOCIÉTÉ DE REMORQUAGE, DE PILOTAGE ET DE SAUVETAGE C. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il est constant que le 5 février 1902, à sept heures du soir, le paquebot *Sénégal* de la Compagnie des Messageries Maritimes s'est échoué sur la côte de Buyuk-Tchekmédjé, dans la mer de Marmara ;

Que ce bateau a été renfloué le lendemain 6 février, dans la journée, par trois remorqueurs de la Société de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage ;

Attendu que cette Société demande à la Compagnie des

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XV, p. 363.

Digitized by Google

Messageries Maritimes, pour la rétribution du service qu'elle lui a rendu, à cette occasion, une somme de 60.000 francs ;

Attendu que la défenderesse tout en reconnaissant qu'elle doit une juste rétribution du concours qu'elle a reçu, proteste contre le chiffre de la demande ;

Qu'elle considère ce chiffre comme excessif et que, sans faire une offre déterminée, elle demande au Tribunal d'estimer et de fixer lui-même la somme à payer par elle à la demanderesse ;

Attendu qu'en résumé, le Tribunal a à apprécier l'importance du service rendu à la Compagnie des Messageries Maritimes par la Société de Remorquage, à décider s'il s'agit, en l'espèce, d'un véritable sauvetage ou d'une opération de remorquage, plus difficile et plus laborieuse, peut-être, que le sont généralement ces sortes d'opérations, mais sans laquelle le *Sénégal* n'eût pas été exposé à un péril certain et imminent ;

Attendu que les faits, dans leur ensemble, sont suffisamment établis ;

Que ceux sur lesquels les parties sont en contradiction sont en eux-mêmes peu importants ;

Que, sans recourir à une enquête ou à une expertise dont le résultat, en l'état de l'affaire, serait d'ailleurs assez aléatoire, le Tribunal a les éléments suffisants pour baser son appréciation ;

Attendu qu'il résulte de l'examen des faits que le *Sénégal* dans la position où il était échoué, sans avaries, ne pouvait être considéré comme étant en perdition, au sens réel du mot ;

Que si, comme le dit la demanderesse, l'appréciation du capitaine du *Sénégal* a plus de poids, en l'espèce, que celle de la Compagnie des Messageries Maritimes devant le Tribunal, rien n'indique que cet officier, à aucun moment, ait considéré son navire comme étant sérieusement en péril ;

Que, s'il a arboré le pavillon dit de détresse, c'est qu'il estimait que son navire ne pourrait se renflouer par ses propres moyens, et qu'ayant évidemment intérêt à rester le moins longtemps possible dans cette situation, il devait faire connaître son innavigabilité aux navires qui passeraient dans ses parages et pourraient lui prêter du renfort ;

Qu'il est constant, d'autre part, qu'un navire anglais a mouillé pendant la nuit, à peu de distance du *Sénégal* à qui

Digitized by Google

il a signalé sa présence et auprès de qui il a demeuré jusqu'à l'aube;

Que le commandant Charbonnel n'a pas jugé nécessaire de faire appel au concours de ce navire, ce qu'il eût fait certainement s'il s'était cru menacé d'un péril imminent;

Que ce fait est établi par le rapport du commandant du navire dont il s'agit, rapport dont l'exactitude n'a pas été contestée par la demanderesse;

Attendu que le *Sénégal*, en résumé, s'il n'avait pas été secouru rapidement, était exposé à s'ensabler davantage, ce qui aurait rendu son renflouement plus long et plus laborieux, mais qu'il semble bien peu probable qu'il pût être jeté tout à fait à la côte;

Que le navire était retenu en effet par les deux ancres qu'il avait mouillées, aussitôt après son échouement et que ces ancres tenaient si solidement dans le sable qu'elles ont dû être abandonnées au moment du renflouement;

Attendu que, cependant, il serait excessif de dire, comme le prétend la Compagnie des Messageries Maritimes, que l'aide prêtée au *Sénégal* par la Société demanderesse aurait été à peine plus importante qu'une simple opération de remorquage;

Qu'en réalité, il s'agit en l'espèce d'une opération spéciale qui a présenté des difficultés sérieuses et certaines chances d'avaries;

Qu'il est évident que la Société de Remorquage a rendu à la Compagnie des Messageries Maritimes un service important et qu'il est d'usage que ces sortes de services soient rémunérés largement;

Attendu que le Tribunal ne saurait mieux faire pour déterminer la rémunération à payer par les Messageries Maritimes à la Compagnie demanderesse que de se référer aux conditions établies précédemment, d'un commun accord, entre les mêmes parties, dans un cas qui présente plusieurs analogies avec l'espèce soumise au Tribunal;

Attendu qu'en septembre 1898, l'*Orénoque* des Messageries Maritimes s'étant échoué dans le port de Constantinople, à Sali-Bazar, ce navire a été renfloué grâce au concours des cinq remorqueurs de la Compagnie de Pilotage, aidés eux-mêmes par un autre bateau de la Compagnie des Messageries Maritimes, la *Guadiana*;

Attendu que l'indemnité due par la Compagnie des Messa-

Digitized by Google

geries Maritimes pour cette opération a été fixée d'un commun accord à 11.500 fr. ;

Attendu que dans l'espèce soumise au Tribunal, il y a lieu de tenir compte de l'éloignement plus grand du lieu de l'échouement et de ce fait que le *Sénégal* n'a été secouru que par des bateaux de la Compagnie de Remorquage, alors qu'un autre bateau de la Compagnie des Messageries Maritimes avait coopéré au renflouement de l'*Orénoque* ;

Qu'en tenant compte de ces diverses circonstances, il paraît équitable de fixer à quinze mille francs la rémunération due par la Compagnie des Messageries Maritimes à la demanderesse pour le renflouement du *Sénégal* et pour la recherche des ancres de ce navire, le lendemain du renflouement ;

Attendu qu'il est équitable également de partager les dépens par moitié entres les parties ;

Par ces motifs,

Dit que la Compagnie des Messageries Maritimes sera tenue de payer à la Société de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage pour le renflouement du *Sénégal* et la recherche de ses ancres, la somme de 15.000 francs ;

Dit que les dépens seront partagés par moitié entre les parties. »

Du 6 juin 1902. — Présid. : M. Alph. Cillière, consul ; plaid. : Mes Mille et Coûteaux, avocats.

Observation. — Comp. Cour de district de New-Jersey, 4 février 1902, ce Rec., XVII, p. 809 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL CONSULAIRE DE FRANCE A CONSTANTINOPLE

22 mai 1903

Assistance maritime. Contrat passé au moment du péril. Absence de nullité de plein droit. Influence du danger sur le consentement du capitaine. Pouvoir d'appréciation des tribunaux. Navire échoué. Situation non périlleuse. Capitaine descendu à terre. Contrat conclu à terre. Validité. Tribunaux. Impossibilité d'annulation et de réduction de l'indemnité. — Assistance maritime. Contrat « no cure no pay ». Contrat aléatoire. Indemnité. Fixation. Influence. — Assistance maritime. Contrat « no cure no pay ». Défaut de fixation d'un délai d'exécution. Validité.

Navire : « Luigia ».

I. — Un contrat d'assistance maritime passé par le capitaine d'un navire en danger n'est pas nul de plein droit pour défaut de consentement ; il convient d'examiner l'impression que la gravité du péril a pu faire sur l'esprit du capitaine et de rechercher s'il s'est trouvé dans la nécessité d'accepter les offres d'assistance quelqu'exagérée que pût être la rémunération demandée.

Or, un contrat d'assistance pour le renflouement d'un navire échoué, dont la situation ne présentait aucun péril imminent de perte, alors surtout que le capitaine a cru pouvoir quitter le bord pour conclure le marché à terre, ne peut être considéré comme vicié par la violence ou l'influence du danger.

En conséquence, les tribunaux n'ont pas le droit d'annuler un pareil contrat, ni de réduire l'indemnité stipulée, en admettant qu'elle soit exagérée.

II. — D'ailleurs, lorsqu'il s'agit d'un contrat d'assistance conclu avec la clause « no cure no pay », il faut tenir compte, pour apprécier s'il y a exagération dans la demande d'indemnité, de ce qu'une pareille convention est un contrat aléatoire dans lequel l'assistant court le risque en cas d'insuccès de ne pas être payé de son travail et de ses frais.

III. — Dans les contrats de cette nature la fixation d'un délai d'exécution n'est pas essentielle à la validité du marché.

Digitized by Google

CAP. MARCHESE c. COMPAGNIE DE REMORQUAGE, DE PILOTAGE ET DE SAUVETAGE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Marchese prétend nul le contrat passé entre lui et la Compagnie de Remorquage, Sauvetage et Pilotage le 11 janvier 1903 en vue du renflouement du vapeur *Luigia*;

Qu'il demande au Tribunal de prononcer cette nullité et de fixer la rémunération à laquelle Pandermaly a droit ;

Qu'à l'appui de sa demande il soutient :

1) Que son consentement serait vicié par la violence et le dol qu'il aurait subis ;

2) Que la somme stipulée au contrat est hors de proportion avec le service requis ;

3) Qu'aucun délai n'était fixé à l'assistant pour l'exécution de ses engagements ;

4) Que la Compagnie de sauvetage n'aurait pas rempli les devoirs qui lui était imposés ;

Qu'il y a lieu d'examiner ces divers moyens ;

1) En ce qui concerne le défaut de consentement :

Attendu que les contrats d'assistance sont régis par les mêmes règles que les contrats en général, d'après lesquelles la violence ne se présume pas et celui qui prétend l'avoir subie doit en fournir la preuve ;

Qu'on ne peut donc dire que tout contrat d'assistance passé par le capitaine d'un bâtiment en danger est de plein droit nul pour défaut de consentement de celui-ci ; qu'il importe au contraire de préciser l'impression que la gravité du danger a pu faire sur l'esprit du capitaine et de rechercher si ce dernier se trouvait dans la nécessité d'accepter toute offre d'assistance quelque exagérée qu'en pût être la rémunération demandée ;

Attendu que le danger que courait le vapeur *Luigia* n'était pas imminent, qu'il ne paraît pas avoir inquiété sérieusement le capitaine Marchese et qu'enfin celui-ci, si les offres de Pandermaly lui paraissaient exagérées, avait la facilité de se procurer l'aide nécessaire;

Attendu, en effet, que le vapeur *Luigia* s'est échoué sur un banc de sable à la sortie du port de Constantinople ;

Que ce port est extrêmement fréquenté, que la société défenderesse n'est pas seule à y exercer le sauvetage et le

Digitized by Google

remorquage ; qu'elle a, au contraire, de nombreux concurrents auxquels le capitaine Marchese pouvait aisément s'adresser et que par suite la Société de Remorquage n'était pas en état d'imposer ses conditions ;

Que si la situation pouvait devenir dangereuse, le capitaine Marchese ne semble pas avoir redouté un péril imminent ;

Que ce n'est qu'après avoir vraiment tenté de renflouer le *Luigia*, d'abord par ses propres moyens, ensuite avec l'aide de deux remorqueurs de la Société de Remorquage, que Marchese se décida à demander une aide plus efficace ; il se rendit à terre et négocia avec cette Société le contrat qu'il attaque aujourd'hui ;

Que le fait de s'être rendu à terre, alors que la loi interdit au capitaine de quitter son navire au moment du danger, prouve que Marchese ne considérait pas la situation comme dangereuse en ce moment ;

Que l'on ne peut admettre, en effet, comme il le prétend, que Pandermaly l'aurait contraint à quitter son bord ; qu'il ne fournit aucune preuve à l'appui de cette accusation, bien que la partie adverse la repousse énergiquement ; qu'on ne voit d'ailleurs pas l'intérêt que celle-ci aurait pu avoir à agir de la sorte ni la pression particulière qui en serait résultée ;

Qu'à terre, au contraire, Marchese aurait trouvé des garanties sérieuses qui font écarter toute idée de violence et de manœuvre dolosive ;

Attendu, en effet, que le contrat a été passé en présence d'un témoin et que ce témoin n'était autre que le sieur Skembri, agent ou tout au moins correspondant de Marchese ; qu'au contraire nombre de pièces émanant du consulat d'Italie lui donnent la qualité d'agent, que c'est lui qui procurait à Marchese les pilotes, le charbon et le nolis ;

Que, quelle que soit la situation exacte du sieur Skembri, il ne pouvait lui être indifférent comme le prétend Marchese, que celui-ci fût ou ne fût pas trompé ;

Qu'il connaissait la situation de la Compagnie de Remorquage, la puissance de ses remorqueurs ;

Que d'ailleurs Pandermaly était parfaitement en droit de représenter sa société comme une société de sauvetage ; qu'elle est connue comme telle à Constantinople ;

Que, quelle que soit, au dire du demandeur, l'insuffisance

Digitized by Google

de ses remorqueurs, les sauvetages opérés par elle sont nombreux ;

Attendu que Marchese prétend en outre que la tentative de renflouement qui précéda la conclusion du contrat ne fut qu'un simulacre en vue de le tromper sur la gravité de la situation;

Qu'il ne fournit aucune preuve à l'appui de cette allégation ; qu'il y a donc lieu de rejeter ce moyen d'autant plus qu'en raison de l'inutilité des premiers efforts, le capitaine Marchese qui reprenait sa liberté d'action, pouvait être tenté de chercher ailleurs une aide plus efficace, que par conséquent, les présomptions sont plutôt en faveur d'un effort sérieux ;

Attendu enfin que ni dans le journal de bord ni dans le rapport de mer, le capitaine Marchese, après avoir relaté l'accident survenu au *Luigia* et les conditions de renflouement, ne fait allusion à la violence ni au dol qu'il prétend avoir subis;

Que la loi italienne elle-même lui en faisait cependant une prescription;

Qu'en effet, en son article 500 le Code italien sur la marine marchande, que Marchese prétend invoquer, ordonne la mention au journal de bord de tout ce qui peut donner lieu à reddition de compte ou à demande judiciaire ;

Que l'omission dont il s'agit vient donc en contradiction avec les conclusions du demandeur ;

Que la violence ni le dol ne résultent des faits de la cause ;

2) En ce qui concerne l'exagération du prix convenu :

Attendu que les conventions légalement formées doivent servir de loi à ceux qui les ont faites ; que le juge n'a d'autre mission que d'en assurer l'exécution ; qu'il ne peut notamment réduire le prix convenu même s'il lui paraît hors de proportion avec le service rendu ;

Attendu d'autre part que le prix stipulé, bien que paraissant élevé pour un renflouement qui a pu être opéré sans grande difficulté, ne présente pas non plus une exagération telle qu'il soit permis d'en conclure à un défaut de consentement du capitaine Marchese à la conclusion du contrat;

Qu'il est en effet d'usage de rémunérer très largement les services de ce genre;

Digitized by Google

Que le vapeur *Luigia* et sa cargaison représentaient une valeur considérable ;

Que le contrat fait sur la base « no cure no pay » est un contrat aléatoire ;

Que Pandermaly ne pouvait prévoir si le renflouement réussirait ni à la suite de quels efforts ;

Qu'il exposait ses remorqueurs aux accidents de mer sans être assuré d'une compensation et risquait en outre de perdre le fruit de son travail et les frais de l'entreprise ;

3) En ce qui concerne l'absence de terme :

Attendu que la fixation d'un délai pour l'exécution du contrat n'est exigée ni par la loi ni par le caractère aléatoire que les parties ont voulu donner à leurs conventions ;

Qu'en effet malgré l'absence de délai les risques de l'assistant ne subsistent pas moins ;

Que cette absence n'a point pour effet de lier uniquement l'assisté et de le livrer au bon plaisir de l'assistant ;

Que loin d'être tenté par l'appât du gain de continuer un travail dont le seul résultat serait d'augmenter indéfiniment ses frais sans compensation. l'assistant qui prévoit l'inutilité de ses efforts est très souvent porté à cesser prématurément tout travail ;

4) En ce qui concerne l'inexécution du contrat :

Attendu qu'aux termes même du contrat, la Compagnie de Remorquage s'engageait uniquement à renflouer le *Luigia* et à le conduire dans le port de Constantinople « en fournissant pour cela les remorqueurs et tous les appareils nécessaires comme allèges, ouvriers, appareils à scaphandre, etc... et en faisant toutes les dépenses quelconques » ;

Qu'il n'est nullement spécifié que la Compagnie défenderesse était tenue de ne procéder au déchargement des marchandises qu'à la dernière extrémité ;

Que le sieur Pandermaly avait donc toute latitude d'apprécier les moyens auxquels il devait recourir pour exécuter l'engagement de renflouer le *Luigia* et n'a agi que dans la limite de ses pouvoirs en faisant débarquer une partie de la cargaison et en envoyant pour aider au renflouement un troisième remorqueur ;

Que loin de protester contre la façon dont la Compagnie de Remorquage entendait exécuter le contrat. le capitaine Marchese fit aider au débarquement par son équipage ;

Mais attendu que si Pandermaly était autorisé à procéder

Digitized by Google

au déchargement de la cargaison, tous les frais restaient à sa charge ;

Que le capitaine Marchese entend rendre Pandermaly responsable de la détérioration que les marchandises débarquées auraient subie du fait de leur séjour prolongé dans les allèges ;

Que Pandermaly se serait refusé à les restituer et s'en serait fait un gage pour assurer le paiement du prix convenu et d'autres frais qui ne lui seraient point dus ;

Qu'il y a donc lieu de réserver au demandeur la faculté de prouver ses allégations et de réclamer la réparation du préjudice qui lui aurait été ainsi causé ;

Par ces motifs,

Déboute le capitaine Marchese des fins de sa requête ;

Déclare le contrat du 11 janvier 1903 valable et productif de tous ses effets ;

Ordonne l'exécution provisoire nonobstant opposition ou appel et sans fournir caution ;

Réserve à Marchese la faculté de prouver que Pandermaly a causé par sa faute la détérioration des marchandises débarquées et de lui demander réparation de ce dommage ;

Condamne Marchese aux dépens. »

Du 22 mai 1903. — Présid. : M. L. Boulot, consul ; plaid. : Mes. Mille et Vuccino, avocats.

Observations. — I. — Voyez Constantinople (sentence arbitrale), 7 janvier 1896, ce Rec., XIV, p. 395 ; Trani, 5 avril 1898, *ibid.*, XIV, p. 851 ; Tribunal supérieur hanséatique, 13 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 693 ; 14 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 676 ; Alexandrie, 22 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 368 et la jurisprudence en note sous ces décisions.

II-III. — Comp. Anvers, 15 septembre 1900, ce Rec., XVI, p. 231 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE EGYPTIENNE (1)

Par M. PADOA-BEY, avocat à Alexandrie.

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

19 novembre 1902

Connaissement. Clause d'exonération des fautes « in the management or navigation of the ship ». Etendue. — Sinistre. Causes. Recherches. Cour navale. Avis. Valeur. Action civile. Absence de chose jugée. — Armateur. Navire. Départ. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité.

Navire : « Chibin ».

I. — La clause d'un connaissement d'après laquelle « l'armateur n'est pas responsable de tout acte, erreur, négligence ou faute quelconque des pilotes, du capitaine ou de l'équipage ou d'un autre membre du personnel de l'armateur in the management or navigation of the ship » n'est contraire ni à l'ordre public ni à aucun principe fondamental du droit et doit par conséquent être respectée et appliquée comme la loi des parties.

Une pareille convention ne comporte, à moins de stipulations spéciales, aucune distinction entre les fautes lourdes ou les fautes légères; elle s'applique à toute faute dont l'armateur a entendu décliner la charge, au moment de la formation du contrat.

II. — L'avis d'une Cour navale, organisée au moment d'un sinistre pour en rechercher les causes et en vérifier les circonstances, a autorité en ce qui concerne la discipline des équipages et la répression de leurs manquements aux devoirs professionnels, mais ne saurait être invoqué comme un jugement entre les armateurs et les chargeurs ; en cas de débat judiciaire entre ceux-ci, il doit rester avec le caractère d'information utile, sans cependant que les appréciations qu'il renferme puissent, au point de vue litigieux, lier le juge et lui imposer une solution.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 115.

Digitized by Google

III. — Dans les ports où elles sont praticables, la visite et l'expertise du navire au moment du départ constituent des mesures de police dont l'omission peut entraîner des peines disciplinaires, mais ne peut, en cas de naufrage et à défaut d'une preuve certaine d'innavigabilité, rendre *a priori* l'armateur responsable de ce naufrage.

KHEDIVIAL MAIL STEAMSHIP AND GRAVING DOCK Cy Led c. GOUVERNEMENT ÉGYPTIEN.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le bateau *Chibin* appartenant à la Compagnie Khedivial Mail Line, parti de Suez le 8 mars 1900 à destination de Tor, Souakim et Djeddah, a fait naufrage le jour suivant sur les écueils de Shab el Hassab, à proximité du phare Ras Gharib ;

Que le chargement du dit bateau a été en presque totalité perdu;

Que parmi les chargeurs se trouvaient le Ministère de la Guerre et le Conseil Sanitaire Maritime et Quarantenaire, représentés au débat par le Gouvernement égyptien;

Attendu que le Gouvernement égyptien impute à la Compagnie la responsabilité de ce naufrage et lui réclame le remboursement du prix de son chargement;

Que la Compagnie, attribuant au contraire le sinistre à la faute du capitaine et de l'équipage, oppose à la réclamation une clause d'exonération de responsabilité insérée au connaissement par elle délivré aux chargeurs et acceptée par ces derniers;

Que cette clause est ainsi conçue :

« L'armateur n'est pas responsable de tout acte, erreur, « négligence ou faute quelconque des pilotes, du capitaine « ou de l'équipage ou d'un autre membre du personnel de « l'armateur dans l'aménagement ou dans la conduite du « navire à la mer »;

Attendu que le Gouvernement soutient que cette clause, en la supposant licite et obligatoire, serait sans application dans l'espèce où la responsabilité directe et personnelle de l'armateur se trouverait engagée ;

Que pour établir cette responsabilité il invoque un avis, qu'il qualifie de décision, d'une Cour navale anglaise organisée au moment du sinistre pour en rechercher les causes et en vérifier les circonstances;

Digitized by Google

Attendu, quant à la validité de la clause d'exonération de responsabilité ci-dessus rappelée, qu'elle ne saurait être sérieusement contestée ;

Qu'elle n'est contraire ni à l'ordre public, ni à aucun principe fondamental du droit et doit par conséquent être respectée et appliquée comme la loi des parties ;

Qu'une pareille convention, à moins de stipulations spéciales, ne comporte aucune distinction entre les fautes lourdes ou les fautes moindres, qu'elle s'applique à toute faute dont l'armateur a entendu décliner la charge, au moment de la formation du contrat ;

Qu'une jurisprudence à peu près universelle consacre ce principe, qui devait d'autant plus prévaloir en matière de contrats maritimes que l'armateur n'a aucun moyen de surveiller, contrôler ou diriger ses agents, en cours de navigation ;

Que la loi elle-même a posé le principe d'une responsabilité restreinte en matière maritime, en consacrant dans certains cas, au profit de l'armateur, le droit de s'exonérer des responsabilités encourues, par l'abandon du navire ;

Attendu, quant à l'avis de la Cour navale, que sans dénier son autorité en ce qui concerne la discipline des équipages et la répression de leurs manquements aux devoirs professionnels, on ne saurait l'invoquer comme un jugement entre les armateurs et les chargeurs ;

Que pareil avis doit, en cas de débat judiciaire, rester avec le caractère d'informations utiles, sans cependant que les appréciations qu'il renferme puissent, au point de vue des intérêts litigieux, lier le juge et lui imposer une solution ;

Attendu que, de ces considérations, il ressort qu'il appartient à la Cour de rechercher si le naufrage du *Chibin* doit être exclusivement attribué à une faute du capitaine et de ses subordonnés ou si, au contraire, la responsabilité de ce sinistre doit remonter directement à l'armateur ;

Qu'il serait, en effet, impossible d'admettre comme l'ont fait les premiers juges, tout à la fois la faute du capitaine et de l'équipage et celle de l'armateur ;

Attendu que toutes les circonstances du naufrage démontrent la faute du capitaine et de l'équipage ;

Que cette faute est relevée par la Cour navale elle-même dans les passages suivants de son avis :

Digitized by Google

« Il ne semble pas que des mesures suffisantes aient été « prises lorsque le phare de Ras Gharib fut aperçu et avant « de changer la route pour Tor. La Cour navale ne peut pas « non plus concilier le relevé du feu de Ras Gharib, noté « au livre de bord, à 2 heures du matin, avec la position du « navire au moment de l'échouement.

« La Cour navale estime que les écueils auraient dû être « vus par l'homme de vigie ou par l'officier de quart, avant « que le navire ne s'échouât » ;

Que tout en faisant la constatation de ces deux fautes, la Cour navale les explique et les atténue, il est vrai, par des insuffisances ou des défectuosités qu'elle relève dans l'armement du navire, mais que ses appréciations à cet égard reposent soit sur des faits erronés, soit sur des faits qui ne peuvent être retenus comme cause certaine et déterminante du naufrage ;

Que ces faits peuvent se résumer de la manière suivante :

Absence à bord de lock, de baromètre, de table de déviation et de carte marine à échelle suffisante ;

Défaut de visite et d'expertise du navire avant son départ de Suez ;

Défaut d'ajustage des boussoles ;

Attendu, en ce qui touche les griefs relatifs au lock, au baromètre, à la table de déviation et à la carte marine, qu'il est suffisamment établi par les documents de la cause et les explications fournies que le navire était pourvu à cet égard, dans des conditions normales ;

Attendu en ce qui touche la visite et l'expertise, qu'en admettant que cette opération fût alors obligatoire et praticable à Suez, il n'est ni établi, ni même allégué que le *Chibin* qui venait du reste d'être récemment réparé, ne fût pas en état de navigabilité au moment de son départ et que le naufrage soit dû, même indirectement, à un vice propre de ce navire ;

Que le contraire résulte de sa marche correcte et normale jusqu'au moment de son échouement ;

Que dans les ports où elles sont praticables, la visite et l'expertise dont s'agit constituent des mesures de police dont l'omission peut entraîner des peines disciplinaires, mais ne peut en cas de naufrage et à défaut d'une preuve certaine d'innavigabilité, rendre *a priori* l'armateur responsable de ce naufrage ;

Digitized by Google

Attendu qu'il en est de même en ce qui touche les boussoles : que pour rattacher le naufrage au défaut d'ajustage reproché à ces boussoles, qui avaient été cependant vues et acceptées par le capitaine et que des attestations autorisées ont déclarées correctes, il aurait fallu une démonstration péremptoire de leur incorrection et non pas s'en tenir, comme le fait l'intimé, à la supposition d'une erreur restée inconnue ;

Qu'il est à remarquer que jusqu'au passage du phare de Zafarana, la route suivie avait été correcte et la position du navire telle que s'y attendait le capitaine d'après ses calculs ; qu'il est donc inadmissible que dans le court espace de temps qui s'est écoulé entre Zafarana et le point d'échouement, les boussoles aient été la cause de l'écart considérable de route qui a causé le naufrage ;

Qu'il reste donc suffisamment établi que c'est à une faute nautique et à un défaut de vigilance exclusivement imputable au capitaine et à l'équipage que le sinistre doit être imputé ;

Qu'à toutes ces considérations l'on peut ajouter que tous les chargeurs du *Chibin* qui avaient fait assurer leur chargements ont été remboursés sans difficulté par les assureurs et que le Gouvernement, qui a négligé cette précaution, était cependant averti par une clause de son connaissement que la Compagnie ne répondrait pas des avaries des marchandises qui, susceptibles d'être assurées, ne l'auraient pas été ;

Par ces motifs,

Infirme. »

Du 19 novembre 1902. — Président : M. Korizmics.

Observations. — I. — Comp. Haute Cour de justice d'Angleterre, 6 décembre 1892, ce Rec., XIV, p. 540 et la note.

II. — Comp. Bruxelles, 11 février 1903, ce Rec., XIX, p. 435 et la jurisprudence en note.

III. — Le vice propre ne se présume pas. Voyez Aix, 12 février 1902, ce Rec., XVII, p. 559 et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

10 décembre 1902

Privilège. Navire. Besoins. Dernier voyage. Sommes prêtées au capitaine. Privilège. Motif. Conservation de la chose. Passagers. Prêts pour rapatriement. Inapplication. — Délai. Expiration. Jour férié. Prorogation au lendemain. Règlement provisoire. Délai pour contredire. Applicabilité. — Navire. Frais d'entretien. Privilège. Justification. — Navire. Désarmement. Cas de force majeure. Dernier voyage. Privilège des gens de l'équipage. Assimilation.

Navire : « Prinkipos ».

I. — Le privilège établi par l'art. 5, § 7, C. M. pour les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du navire pendant le dernier voyage, est fondé sur cette considération que la valeur du navire a été conservée par les sommes prêtées au capitaine : il ne peut donc être invoqué pour des dépenses, telles que les frais de rapatriement de passagers abandonnés, qui, quelqu'utiles et profitables qu'elles aient été aux armateurs, sont restées étrangères au navire lui-même dont le prix forme le gage spécial d'une catégorie de créanciers limitativement désignés.

II. — La prorogation au lendemain d'un délai qui expire un jour férié, doit, en l'absence de toute exception inscrite dans la loi, s'appliquer indistinctement à tous les délais impartis par le Code de procédure et, par exemple, au délai pour contredire un règlement provisoire.

III. — Le capitaine ne saurait prétendre à une collocation privilégiée pour frais d'entretien du navire jusqu'à la saisie et à la vente (art. 5, § 5, C. M.), si ces frais ne sont pas justifiés dans les formes prescrites par l'art. 6, § 3, du même Code, c'est-à-dire constatés par des états arrêtés par le président du tribunal de commerce.

IV. — Le désarmement du navire par suite d'un cas de force majeure, marque légalement le dernier voyage, au point de vue du privilège pour les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage (art. 5, § 6, C. M.), et ne saurait être assimilé à l'arrêt du navire, prévu par l'art. 69 du même Code.

GOUVERNEMENT EGYPTIEN c. COSMAS PAPALAS ET AUTRES.

Digitized by Google

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu qu'il ressort des conclusions des parties que le débat devant la Cour porte uniquement :

1° sur la collocation à titre privilégié requise par le Gouvernement égyptien pour sa créance de L.E. 2,213 montant des frais de rapatriement des pèlerins embarqués sur le *Prinkipos* ;

2° sur les créances de Papalas, Safalis et Khandrà ;

3° sur la recevabilité du contredit du Gouvernement du 12 août 1901 ;

4° et sur les sous-collocations demandées par Cokinidis sur Papalas et par Me Bard sur les salaires des gardiens du navire vendu ;

En ce qui touche le privilège réclamé par le Gouvernement pour sa créance de L.E. 2,213 :

Attendu que le privilège établi par l'art. 5, § VII, du Code de com. maritime est fondé, ainsi que le démontre le texte même de la loi, sur cette considération que la valeur du navire a été conservée par les sommes prêtées au capitaine ;

Que le Gouvernement ne saurait donc invoquer ce privilège pour des dépenses qui, quelqu'utiles et profitables qu'elles aient été aux armateurs, sont restées étrangères au navire lui-même dont le prix en distribution forme le gage spécial d'une catégorie de créanciers limitativement désignés ;

Que le jugement dont la Cour adopte au surplus les motifs sur ce chef, doit donc être confirmé ;

En ce qui touche l'exception d'irrecevabilité opposée par Papalas et consorts au contredit du Gouvernement du 12 août 1901 :

Attendu que le règlement provisoire a été, il est vrai, dénoncé le 27 juillet 1901 et qu'aux termes de l'art. 585 du Code de procédure, le délai pour contredire expirait le 11 août suivant, mais que le jour de cette échéance étant un dimanche, le délai s'est trouvé prorogé au jour suivant conformément à l'art. 20 du même Code ;

Qu'il est en effet de jurisprudence, en Egypte, que cette disposition doit être tenue pour générale ; et qu'en l'absence de toute exception inscrite dans la loi, elle doit s'appliquer indistinctement à tous les délais impartis par le Code de procédure ;

Digitized by Google

Que l'exception a donc été à bon droit repoussée par le Tribunal ;

En ce qui touche la collocation du capitaine Papalas pour loyers de l'équipage et frais d'entretien du navire jusqu'à la saisie et à la vente :

Attendu que les premiers juges ont fait une juste application des art. 5 et 6 du Code de com. maritime en limitant les collocations à titre privilégié, requises par le capitaine Papalas, aux sommes dues pour les loyers de l'équipage ;

Que cette partie de la réclamation pouvait seule être considérée comme suffisamment justifiée en conformité de l'art. 6 du dit Code ;

Que, pour le surplus, il n'a été et n'est encore apporté ni la justification prescrite par le dit article, ni aucune autre attestation équivalente ;

En ce qui touche la sous-collocation de Cochinidis :

. . . . . .

En ce qui touche les collocations de Pafalis et de Khandrà :

Attendu que si le jugement de condamnation dont ils sont porteurs contre le capitaine du *Prinkipos* n'aurait pu suffire au vœu de l'art. 6 du Code de com. maritime pour justifier leur demande d'une collocation à titre privilégié sur le prix du navire, cette justification se trouve toutefois suffisamment faite par le rôle d'équipage où ils sont inscrits ;

Que leur collocation admise par le Tribunal doit donc être maintenue ;

Attendu, quant à l'art. 69 Code com. maritime invoqué par le Gouvernement, qu'il est sans application dans l'espèce où il n'y a eu ni interdiction de commerce, ni arrêt du navire, dans le sens de la loi, mais désarmement par un cas de force majeure, ce qui constitue légalement le dernier voyage ;

. . . . . .

Par ces motifs,

Infirme en partie ;

Confirme pour le surplus. »

Du 10 décembre 1902. — Président : M. Moriondo.

Observations. — I. — IV. — Comp. Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 : Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498; Marseille, 18 janvier 1902, *ibid.*, XVIII, p. 205 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

6 janvier 1903

Abordage. Définition. Choc de deux navires. — Abordage. Fin de non recevoir. Action contre le capitaine. Choc contre un corps immobile. Inapplication. — Abordage. Action contre le capitaine. Demande en justice. Tribunal incompétent. Déchéance. Effet interruptif. — Capitaine. Navire. Choc contre un corps étranger. Preuve. Obligation. Responsabilité.

Navire : « Matby ».

I. — Dans le sens de la loi maritime, l'abordage s'entend du choc de deux navires l'un contre l'autre et non pas du heurt d'un navire contre tout autre objet, tel qu'une jetée, un ponton, une épave, un bateau-lavoir ou une drague.

II. — Les déchéances prévues pour inobservation des articles 274 et 275 du Code de commerce maritime, ne sont applicables en cas d'abordage, qu'à l'abordage proprement dit entre deux navires, et non pas au choc d'un navire contre tout autre corps étranger, tel qu'une drague remisée et immobile.

III. — La demande en justice prescrite par l'article 275 du Code de commerce maritime empêche la déchéance, même si elle a été portée devant le tribunal civil, alors qu'elle aurait dû l'être devant le tribunal de commerce, pourvu que l'action ait été reprise devant le tribunal compétent.

IV. — En cas de choc d'un navire contre un corps étranger, il incombe au capitaine, qui dénie la responsabilité dérivant de ce fait matériel et constant, de rapporter toutes les preuves à cet égard et de provoquer toutes les mesures d'information susceptibles de le dégager ; à défaut, il reste tenu de réparer les dommages occasionnés.

R. Rupner et Cie c. Compagnie du Canal de Suez.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'il est établi et reconnu au débat que le 2 octobre 1896, à 8 heures 20 du soir, le navire anglais *Matby*, capitaine Jule, ayant pour armateurs les sieurs R. Rupner et Cie de West Hartlepool et pour consignataires à Port-Saïd les sieurs Savon Bazin, a heurté la drague n° 16, appartenant

Digitized by Google

à la Compagnie du Canal de Suez, alors garée au mille 5.902 du Canal maritime ;

Qu'il est également établi par une expertise contradictoirement ordonnée que de ce choc il est résulté, pour la drague, un dommage que l'expert a évalué à la somme de 23.523 fr., mais que la Compagnie du Canal, dans sa réclamation contre les armateurs du navire, a réduite elle-même à la somme de 13.395 fr., en tenant compte de certaines réparations que la drague devait subir même en l'absence de tout accident ;

Attendu qu'à cette réclamation portée d'abord devant le Tribunal civil de Mansourah, puis à la suite d'un jugement d'incompétence, devant le Tribunal de commerce du même lieu, les armateurs ont objecté en première instance que le choc du navire contre la drague provenait d'une fausse manœuvre du pilote imposé par la Compagnie, et que par suite ils n'en étaient pas responsables ; qu'en tous cas la Compagnie aurait dû, indépendamment de l'expertise, poursuivre une enquête à l'effet d'établir les responsabilités respectives des parties, notamment en ce qui concernait la régularité du point de garage de la drague et que n'ayant pas provoqué cette mesure d'instruction en temps utile, elle devait être déclarée non recevable dans son action ;

Qu'ils arguaient enfin d'un doute sur les causes de l'accident et concluaient finalement à une déclaration de faute commune ;

Attendu que sur l'appel du jugement du Tribunal de Mansourah du 23 mai 1900 qui a rejeté ces moyens et exceptions et condamné les armateurs à la réparation du dommage souffert, ces derniers reprennent les mêmes moyens en invoquant en outre contre l'action de la Compagnie une exception de déchéance pour une prétendue inobservation des articles 274 et 275 du Code de commerce maritime, qui prescrivent une protestation dans les 48 heures de l'accident et une demande en justice dans les 31 jours ;

Attendu, quant à cette exception de déchéance, qu'elle est tout d'abord sans application dans l'espèce où il ne s'agit pas d'abordage proprement dit ;

Que, dans le sens de la loi maritime, l'abordage s'entend du choc de deux navires l'un contre l'autre et non pas du heurt d'un navire contre tout autre objet, tel par exemple qu'une jetée, un ponton, une épave, un bateau-lavoir ou une drague ;

Digitized by Google

Que dans ces derniers cas, il est de doctrine et de jurisprudence certaines que les protestations et demandes en justice qui doivent être signifiées dans un délai rigoureusement restreint et déterminé, ne sont pas obligatoires ;

Que cette interprétation n'est pas seulement l'application littérale des termes dans lesquels est conçu l'article 274 du Code de commerce maritime ; qu'elle est fondée sur l'esprit même de la loi qui, en prescrivant un délai très court et très rigoureux, a eu pour objet de prévenir des complications, des doutes et une confusion qui ne sauraient exister lorsque le dommage a eu lieu par la rencontre d'un navire avec un corps étranger, tel qu'une drague remisée et immobile ;

Attendu, au surplus, qu'on ne saurait soutenir dans l'espèce que la Compagnie du Canal n'a pas fait, à la suite de l'accident, les diligences nécessaires pour la conservation de ses droits ;

Que l'accident, ainsi qu'il a été dit, se place au 2 octobre 1896, à 8 h. 20 du soir et que dès le lendemain, la Compagnie formulait sa réclamation par des lettres adressées tant au capitaine du *Matby* qu'aux représentants des armateurs ;

Que le capitaine, par une réponse du même jour, ayant décliné toute responsabilité et attribué l'accident à une fausse manœuvre du pilote, la Compagnie, à la date du 4 octobre 1896, lui fit signifier une protestation en forme à laquelle il répondit le lendemain par une contre-protestation dans laquelle il faisait élection de domicile chez le sieur Malatesta, son conseil ;

Que la protestation de la Compagnie fut suivie, dès le 8 du même mois d'octobre, d'une citation en référé pour la nomination d'un expert chargé de vérifier et d'évaluer le dommage souffert ;

Qu'en référé où le capitaine et les armateurs furent représentés par Malatesta et adhérèrent à la demande d'expertise, il intervint une ordonnance du 10 du même mois d'octobre, qui nommait comme expert l'ingénieur Herslop ;

Qu'en présence de toutes les parties, y compris Malatesta, l'expert prêta serment et fixa le jour où il commencerait son opération ;

Que cette opération fut suivie du 13 au 22 octobre et que, dès le 3 novembre suivant, une demande en justice fut signifiée au capitaine au domicile par lui élu chez son conseil Malatesta ;

Digitized by Google

Que la double formalité prescrite par les articles 274 et 275 du Code de commerce maritime se trouvait donc observée et accomplie ;

Attendu qu'il est objecté, il est vrai, que lors de cette dernière signification du 3 novembre, Malatesta a déclaré n'avoir pas mandat de représenter le capitaine, mais que cette objection ne saurait prévaloir contre l'élection de domicile faite par ce dernier dans sa contre-protestation du 5 octobre et contre le mandat avoué et exercé par Malatesta, dans toutes les phases de la procédure sans exception ;

Attendu qu'il n'y a lieu de s'arrêter davantage à l'objection tirée de ce que cette première demande en justice aurait été introduite devant le Tribunal civil qui s'est déclaré incompétent et serait par suite restée inopérante au point de vue de la déchéance ;

Que le principe contraire, conforme à d'autres législations européennes, a toujours été admis en jurisprudence ;

Attendu que les appelants sont encore mal fondés à prétendre à l'exonération de toute responsabilité, en attribuant l'accident à une fausse manœuvre du pilote imposé par la Compagnie ;

Que sans qu'il y ait lieu de rechercher dans l'espèce si, aux termes de l'article 4 du Règlement de Navigation du Canal de Suez, qui détermine et limite la mission du pilote, et suivant, d'ailleurs, une jurisprudence des plus autorisées, le capitaine ne reste pas toujours maître et responsable des manœuvres de son navire même quand un pilote lui est imposé comme informateur et conseil, il suffit de retenir que la faute prétendue n'est établie par aucune constatation ni preuve susceptible d'être prise en considération ;

Qu'il incombait au capitaine qui déniait une responsabilité dérivant d'un fait matériel et constant de rapporter toutes les preuves utiles à cet égard, preuves qu'il n'a ni fournies ni offertes ;

Attendu, quant à l'exception d'irrecevabilité de la demande, tirée de ce que la Compagnie n'aurait pas provoqué en temps utile une enquête pour établir les responsabilités, qu'elle ne saurait non plus être accueillie ;

Que la Compagnie n'avait à établir que le fait du choc et du dommage ;

Que la chose a été reconnue par les appelants eux-mêmes et le dommage constaté par une expertise régulière ;

Digitized by Google

Que de cette double constatation découlait virtuellement la responsabilité du capitaine, puisque c'était bien le navire qui avait heurté la drague et non pas la drague qui avait heurté le navire ;

Que par suite c'était au capitaine, qui soutenait au contraire son irresponsabilité, à fournir, comme il a été dit déjà, toutes les mesures d'information susceptibles de l'établir ;

Que c'était lui notamment qui avait la charge de prouver l'irrégularité du garage de la drague qu'il se borne à alléguer ;

Que dans ces conditions on ne saurait, à aucun point de vue, attribuer l'accident à une faute commune ainsi qu'y concluent finalement les appelants ;

Adoptant au surplus les motifs des premiers juges qui ne sont pas contraires ;

Par ces motifs,

Confirme. »

Du 6 janvier 1903. — Président : M. Korizmics.

Observations. — I - II. — Voyez Alexandrie, 6 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 717. Comp. Paris, 14 décembre 1899, *ibid.*, XVI, p. 11 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 24 novembre 1898, *ibid.*, XIII, p. 675 et les notes.

III. — Comp. Cassation française, 26 février 1900, ce Rec., XV, p. 595 et les notes ; 21 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 350.

IV. — Comp. Copenhague, ce Rec., XIII, p. 374 ; Gand, 11 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 627 et les notes.

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

3 février 1903

Débarquement. Livraison. Manquants. Preuve. Certificat de Douane. Pesage approximatif. Inefficacité.

On ne saurait se baser sur un certificat de la Douane pour dire que le capitaine n'a pas livré le chargement entier, alors que le pesage à la Douane des marchandises chargées en vrac, en l'espèce de l'orge, se fait sur une partie seulement des sacs, 10 o/o environ, remplis sur le quai et que les droits sont perçus sur la moyenne ainsi obtenue.

Pharaon Geahel et Cie c. cap. Dimitri Economo.

Digitized by Google

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'enquête et la contre-enquête ordonnées par l'arrêt du 2 avril 1902 ont eu lieu et que les parties ont plaidé sur leurs résultats;

Attendu que le pesage, à la Douane d'Alexandrie, de marchandises, et spécialement de l'orge, chargées en vrac, se fait de cette manière, que la Douane fait peser une partie seulement des sacs — dix pour cent environ — qu'on avait remplis d'orge sur le quai et qu'elle perçoit les droits sur la moyenne ainsi obtenue;

Attendu que l'évaluation de la quantité dédouanée, constatée par le certificat de la Douane, sur lequel l'appelant base sa réclamation, ne saurait, dans ces conditions, être qu'approximative et qu'elle peut différer de la quantité réelle livrée, jusqu'à trois pour cent en plus ou en moins, ainsi que les témoins de part et d'autre l'affirment;

Attendu que le déficit résultant du certificat de la Douane n'étant que de 2 1/2 o/o à peine de la quantité d'orge que le capitaine Economo avait chargée, aux termes du connaissement, on ne saurait dire avec certitude qu'il n'a pas livré le chargement entier;

Attendu par conséquent que, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans l'appréciation des résultats des autres chefs de preuve, il convient de débouter la maison Pharaon Geahel de sa demande, en confirmant, mais pour d'autres motifs, le jugement attaqué dans celles de ses dispositions sur lesquelles l'arrêt précité n'avait pas encore définitivement statué;

Par ces motifs,

Confirme. »

Du 3 février 1903. — Président : M. Korizmics.

Observation. — Comp. Marseille, 13 mai 1891, ce Rec., VII, p. 160.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit

COUR D'APPEL (2e circuit)

1er juillet 1903

Armateur. Avarie résultant de l'introduction de l'eau de mer par le water-ballast. Faute dans la conduite du navire. Harter Act. Irresponsabilité.

Navire : « Albion ».

Aux termes de la section 3 de l'Harter Act, l'armateur, lorsque son navire est en bon état de navigabilité, n'est pas responsable d'une avarie causée à la cargaison par une faute dans la direction du navire, par exemple par l'introduction d'eau de mer pénétrant dans la cale par le trou d'homme du water-ballast.

AMERICAN REFINING SUGAR Co c. RICKINSON SONS AND Co.

Les demandeurs réclamaient la réparation d'une avarie causée à une cargaison de sucre par de l'eau de mer entrée dans la cale par le trou d'homme du water-ballast. Il était établi que le trou d'homme avait été bien fermé avant le départ et que s'il avait cédé en cours de navigation, c'était à raison du remplissage anormal du water-ballast. Décidé que semblable faute ne constituait pas un défaut de navigabilité avant le départ mais une faute dans la conduite (*management*) du navire et que l'armateur en était exempt d'après la section 3 de l'*Harter Act*.

Du 1er juillet 1903. — Devant MM. Lacombe, Townsend et Coxe; plaid. : MM. Kirlin et Kilbreth, et Burlingham.

OBSERVATIONS. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, 1903, vol. 124, n° 2, p. 188; Cour du district Sud de New-York, 20 septembre 1900, ce Rec., XVI, p. 706; 29 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 874 et les notes.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 472.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

9 juin 1903

Surestaries. Affrètement. Clause d'embarquement aussi vite que le navire pourra recevoir. Mauvais temps. Retard. Surestaries dues.

Navire : « Douglas ».

Quand un contrat de transport stipule que le chargement doit être embarqué aussi vite que le navire peut recevoir, l'exception tirée du mauvais temps ne peut être opposée à une demande en paiement de surestaries pour retard.

ATLANTIC S. S. C° c. GUGGENHEIM.

Du 9 juin 1903. — Devant M. Adams, juge ; plaid. : MM. Convers et Kirlin, Wheelers, Cortis et Haight.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 123, n° 2, p. 330. Comp. Havre, 26 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 47 et la note.

COUR DU DISTRICT NORD DE LA CALIFORNIE

22 juin 1903

Armateur. Transport de passagers de terre à bord. Surcharge du bateau transporteur. Avertissement donné aux passagers. Refus de débarquer. Accident. Faute commune. Irresponsabilité.

Navire : « Albion ».

La responsabilité de l'armateur qui s'est engagé à transporter des passagers de terre à bord est la même que ces passagers aient pris leur billet d'avance ou se rendent à bord dans ce but.

La faute commune peut être invoquée par celui contre qui une action est intentée par les représentants d'une personne décédée aux termes des lois de l'Alaska, à raison d'un préjudice dont le défunt aurait pu demander la réparation s'il avait vécu.

Digitized by Google

Quand les officiers d'un canot envoyé à terre ont prévenu les passagers qu'il était surchargé et que quelques-uns d'entre eux devaient débarquer, s'ils s'y sont refusés, et qu'un accident survienne, il y a là une faute commune qui exonère l'armateur de toute responsabilité.

Du 22 janvier 1903. — Devant M. de Haven, juge; plaid. : MM. H. M. Wright ; Lilienthal et Franck.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.*, vol. 123, n° 6, p. 838. Comp. Cour du district Sud New-York, 22 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 571.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

15 juillet 1903

Armateur. Harter Act. Navire en bon état de navigabilité. Avarie à la cargaison. Robinet d'eau laissé ouvert. Faute dans la direction du navire. Irresponsabilité.

Navire : « Wildcroft ».

Aux termes de la section 3 de l'Harter Act, l'armateur, lorsque son navire était en bon état de navigabilité, n'est pas responsable d'une avarie causée à la cargaison par une faute dans la direction du navire, par exemple par l'introduction de l'eau pénétrant dans la cale par un robinet laissé ouvert.

Un navire se trouvait, au commencement d'un voyage, en bon état de navigabilité à tous points de vue, convenablement armé, équipé et approvisionné. Une avarie se produisit à une cargaison de sucre, par suite d'échappement d'eau douce dans la cale où ce sucre était entassé, et alors qu'on allait procéder au déchargement; cette eau provenait d'une valve laissée ouverte à tort alors que l'on pompait l'eau de la rivière dans le réservoir de la machine. Cette avarie était due à une faute dans la direction du navire, faute dont l'armateur n'encourt pas la responsabilité en vertu de la section 3 de l'Harter Act.

Du 15 juillet 1903. — Devant J.-B. Mac Pherson, juge de district; plaid. : MM. Horace L. Cheyney et John F. Lewis; Convers et Kirlin.

Digitized by Google

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 124, n° 4, p. 631; Cour d'appel (2e circuit), 1er juillet 1903, ce Rec., XIX, p. 621 et la note.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

20 juillet 1903

Surestaries. Réserves du capitaine. Droit ouvert à l'armateur. -- Surestaries. Exclusion des jours de fête. Appréciation de la loi d'un Etat. Jours fériés. Non obligation de suspendre le travail. Refus de travail. Absence de preuve. Surestaries dues.

Navire : « Wilhelmina ».

I. — Quand un capitaine a réglé les surestaries qu'il réclamait, sous réserve, la question reste entière et l'armateur à le droit de réclamer un chiffre plus élevé que celui apprécié par le capitaine.

II. — La loi de Pensylvanie qui fixe les jours de fête et les demi-jours de fête ne les rend pas obligatoires, et quand il n'est pas justifié que les arrimeurs préposés au chargement d'un navire ont refusé de travailler l'après-midi du samedi à raison de la loi, la demi-journée, ainsi perdue, doit compter en surestaries.

Holland Gulf Steamshipping Co c. Hogar.

Du 20 juillet 1903. — Devant M. Mac Pherson ; plaid. : MM. Convers et Kirlin; M. Henry, R. Edmunds.

Observations. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, 1903, vol. 124, n° 3, p. 460.

I. — Comp. Anvers, 11 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 285 et la note.

II. — Comp. Gênes, 28 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 401 ; 26 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 403 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

COUR D'APPEL DE GÊNES

27 mars 1903

Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Exécution du contrat de transport. Action en paiement de surestaries. Qualité pour agir. Utilité de l'institution. — Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer, qu'il soit à sa place de déchargement ou non. Fixation du cours des staries. Encombrement du port. Risque à la charge des réceptionnaires. Retard. Surestaries dues.

Navire : « Lambert ».

I. — Le consignataire du navire, hors du port d'armement, est le véritable et légitime représentant de l'armateur et du capitaine. Il est chargé, à titre de mandataire, au port de destination, de toutes les opérations qui concernent l'armateur, relatives à l'exécution du contrat d'affrètement : remise des connaissements, délivrance de la cargaison, encaissement du fret et même liquidation des avaries. Par suite, il a incontestablement qualité pour intenter en justice une action contre les réceptionnaires en paiement de surestaries, conséquence forcée du retard apporté au retrait des marchandises.

L'institution du consignataire du navire se justifie par la brièveté même du séjour du navire au port où les opérations relatives au contrat de transport doivent être effectuées et par la nécessité impérieuse d'obvier aux inconvénients qu'entraînerait pour leurs relations commerciales et l'exercice de leurs droits la distance entre commerçants qui contractent entre eux parfois des points extrêmes du globe.

II. — Lorsque le connaissement, qui règle souverainement les rapports entre l'armateur et les réceptionnaires, dispose que le navire, arrivé au port de destination, devra livrer son chargement le long du bord, sur chattes ou allèges, ou aussi

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 479.

Digitized by Google

près qu'il pourra approcher en sécurité et toujours à flot, et que les réceptionnaires devront recevoir la cargaison le long du bord, sans frais ni risques pour le navire, à raison de 500 tonnes par jour, temps permettant, dimanches et jours de fête exclus, en tant que le navire pourra livrer cette quantité, et qu'en cas de retard les surestaries seront dues à raison de quatre pence par tonneau de jauge nette et par jour ou au prorata par fraction de jour, les staries commençant à courir du moment où le navire sera prêt à débarquer et en aura donné avis écrit, qu'il soit ou non à sa place de déchargement, les réceptionnaires ne peuvent invoquer d'autres causes légitimes de suspension du cours des staries que celles prévues au contrat.

Par suite, l'encombrement du port de destination, la gêne et la difficulté du débarquement, ne peuvent être considérés comme causes légitimes de suspension du cours des staries : ce sont des risques inhérents à la seule réception et ne concernant pas le navire, obligé seulement d'après le contrat à présenter la cargaison le long du bord.

John Withe c. Johnasson Gordon et Cie.

Du 27 mars 1903. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

Observations. — I. — Sur la situation juridique du consignataire du navire, comp. Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 100 et la note critique ; Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415 ; Marseille, 27 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 80 ; Aix, 8 janvier 1903, *ibid.*, XVIII, p. 637 et les notes.

II. — Voyez Gênes, 5 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 515 ; 16 mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 815 et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE GÊNES

24 avril 1903

Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant-port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues.

La clause *wether in berth or not* insérée au connaissement signifie « que le navire soit ou non à sa place de déchargement ».

Lors donc que le connaissement dispose que le navire, arrivé au port de destination, devra livrer son chargement le long du bord, sur chattes ou allèges, ou aussi prêt qu'il pourra approcher en sécurité et toujours à flot, et que les réceptionnaires devront recevoir la cargaison le long du bord, sans frais ni risques pour le navire, à raison de 500 tonnes par jour, temps permettant, dimanches et jours fériés exclus, en tant que le navire pourra livrer cette quantité, et qu'au cas de retard, les surestaries seront dues à raison de quatre pence par tonneau de jauge nette et par jour, ou au prorata par fraction de jour, les staries commençant à courir du moment où le navire sera prêt à débarquer et en aura donné avis par écrit aux réceptionnaires, qu'il soit ou non à sa place de déchargement (*wether in berth or not*), les staries courent du moment où le navire est ancré dans l'avant-port.

L'avant-port de Gênes fait, en effet, partie de ce port et le navire qui y est ancré doit être considéré, au sens de la clause précitée, comme arrivé au port de destination.

D'autre part, lorsqu'une clause du même connaissement stipule qu'en cas de grèves, fermeture des chantiers, ou tout autre évènement échappant au contrôle des réceptionnaires, si le débarquement s'en trouve empêché ou retardé, le temps ainsi perdu ne sera pas compté, à moins que le navire ne soit déjà en surestaries, le fait que dans l'avant-port les opérations de débarquement sont plus difficiles et plus coûteuses,

Digitized by Google

du moment qu'elles s'exécutent et ne sont pas impossibles, ne constitue pour les réceptionnaires qu'une gêne et ne peut être considéré comme un cas de force majeure prévu par la dite clause et interruptif du cours des staries.

De même le défaut d'allèges, l'encombrement des quais et des magasins et l'insuffisance de wagons ne peuvent être invoqués par les réceptionnaires. en l'état de cette clause, comme une raison valable pour s'exonérer du paiement des surestaries encourues.

COMMERCIAL STEAMSHIP CO C. CENTURINI, FRATELLI BALLESTRO ET AUTRES.

Du 24 avril 1903. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

OBSERVATION. — Voyez Gênes, 27 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 625 et les notes.

DOCTRINE

Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904.

Depuis longtemps on a reconnu la nécessité de limiter les obligations et la responsabilité des propriétaires de navires, par rapport aux actes du capitaine. Mais quelle doit être la mesure et le mode de la limitation? C'est là une question qui domine le droit maritime, et qui de nos jours a été fort agitée dans les Congrès des Associations de droit maritime. Dans les rapports du propriétaire avec les chargeurs la question se trouvera en général écartée par les clauses des connaissements qui exonèrent le propriétaire de toute responsabilité vis-à-vis des chargeurs par rapport aux fautes du capitaine et de l'équipage, mais la question de responsabilité se pose toujours vis-à-vis des tiers, notamment en cas d'abordage.

La question de la responsabilité des propriétaires déjà examinée dans les Congrès d'Anvers (1885) et de Bruxelles

Digitized by Google

(1888), l'a été de nouveau dans le Congrès de Gênes de 1892, dans la conférence d'Anvers de 1898, dans le Congrès de Londres de 1899. Les Congrès de Paris 1900 et celui de Hambourg 1902 ont porté principalement sur d'autres questions. Mais le Congrès de Hambourg a lui-même chargé une commission de préparer sur la responsabilité des propriétaires de navires un nouveau projet qui aurait à tenir compte des résolutions déjà adoptées. Une commission s'est en conséquence réunie à Anvers à la fin de septembre 1903, et a arrêté une rédaction qui est aujourd'hui soumise aux Associations de droit maritime et sera discutée dans le prochain Congrès d'Amsterdam de 1904.

Avant d'examiner le projet rédigé par la Commission d'Anvers il convient de rappeler : 1° l'origine du principe de la responsabilité limitée des propriétaires de navires, 2° l'état actuel des diverses législations sur ce point, 3° les résolutions déjà proposés par les Congrès et Conférences internationales.

A. — *Origine du principe de la responsabilité limitée.*

Au moyen âge, le principe romain qui tenait l'armateur pour personnellement et indéfiniment obligé par les actes du capitaine fut tempéré par la coutume commerciale, par suite des usages qu'introduisit le contrat de commande. Ce contrat fort usité à cette époque consistait à confier à un marin, à un marchand faisant un voyage en mer, une pacotille pour en tirer bénéfice. Il était de règle que le donneur de la pacotille ne pouvait jamais être engagé ni perdre au delà de la chose qu'il avait confiée au *commandatarius*. L'idée du contrat de commande ou de pacotille qui dérivait du pécule romain et fut l'origine de la société en commandite fut aussi celle de la responsabilité limitée du propriétaire du navire. Du marchand la règle s'étendit tout naturellement au propriétaire de navires là où l'usage de la commande était surtout pratiqué. On reconnut de bonne heure qu'il était indispensable de protéger le propriétaire de navires contre les actes du capitaine et de l'équipage, à raison de l'impossibilité où il est le plus souvent de les surveiller.

Le premier texte où la responsabilité du propriétaire du navire nous apparaît limitée, est le Consulat de la mer, recueil rédigé du XIIIe au XIVe siècle qui constate principalement les

Digitized by Google

usages de la Méditerranée. Il y est dit, que si des marchandises ont été endommagées par la faute du capitaine, les propriétaires du navire ne seront pas responsables au delà de leur part dans le navire (1). Vers le même temps une ordonnance relative à la procédure devant les consuls de Valence (1250) porte que les propriétaires d'un navire ne sont pas obligés par un emprunt fait au cours du voyage, s'ils ne l'ont point cautionné, attendu que le capitaine, à moins d'avoir une procuration par écrit, ne peut obliger les biens de terre (*de casa*) des propriétaires du navire.

Il est à remarquer qu'on ne trouve aucune disposition de ce genre dans les anciens recueils connus sous le nom de Jugements d'Oléron, lois de Wisby. L'Angleterre paraît avoir peu pratiqué le contrat de commande. C'est peut-être ce qui explique pourquoi, comme on le verra plus loin, elle a toujours maintenu avec plus de fermeté le principe de la responsabilité personnelle du propriétaire suivant l'idée romaine. Mais les usages de la Méditerranée passèrent en Hollande et dans le commerce des villes hanséatiques qui avaient, avec l'Italie et l'Espagne, des relations très suivies. Une ordonnance hanséatique de 1614 conformément à la disposition du Consulat citée plus haut, reconnaît que les propriétaires peuvent se décharger des dommages causés aux marchandises en laissant vendre leur part dans le navire.

Sur ces entrefaites intervint notre ordonnance de 1681 qui s'exprimait ainsi : « Les propriétaires de navires seront res-« ponsables des faits du maître, mais ils demeureront décharg-« gés en abandonnant leur bâtiment et le fret ».

De nos jours, quel est l'état de la législation dans les divers pays ?

B. — *Etat actuel des législations.*

Il importe à cet égard de distinguer les obligations résultant des contrats du capitaine, relatifs au navire et à l'expédition, et les actions en responsabilité à raison de fautes du capitaine et de l'équipage.

Pour les contrats passés par le capitaine dans l'intérêt du navire et de l'expédition, plusieurs nations maritimes veulent

(1) Consulat, ch. CXXXXI et CLXXXII, Pardessus Us et Cout., II, pp. 155, 206.

Digitized by Google

que le propriétaire soit indéfiniment obligé sur tous ses biens dans les conditions du droit commun. C'est le système du droit anglais et aussi celui du Code espagnol (art. 586, 587, 590). Mais en général il est admis que les contrats du capitaine, comme ses fautes et celles de l'équipage ne peuvent engager indéfiniment le propriétaire quand il n'y a pas eu de sa part immixtion personnelle.

Reste une seconde question. Dans le cas où il y a lieu à la limitation des engagements du propriétaire où de sa responsabilité, quelle sera la mesure et le mode de la limitation ?

On distingue à cet égard trois systèmes :

Premier système. — Le propriétaire est en principe personnellement responsable des actes du capitaine et de l'équipage pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Mais il a la faculté de se libérer par l'abandon du navire et du fret. C'est l'ancien système de l'abandon qui a passé de l'ordonnance dans notre Code de commerce. Il a été adopté par toutes les législations du Continent, si l'on excepte le Code allemand et les trois Codes scandinaves, danois, suédois et norvégien. Le système de l'abandon a été également adopté par les Codes de l'Amérique du Sud.

Deuxième système. — L'armateur n'est pas tenu personnellement. Les créanciers du navire n'ont d'action que sur le navire et le fret qui forment leur seul gage. On évite ainsi toutes les questions que peut soulever dans son exercice la faculté d'abandon : comment pourra-t-elle s'exercer ? jusqu'à quel moment ? Ce système consacré par le Code allemand (art. 486) est aussi celui des trois Codes scandinaves (C. suédois, danois, norvégien, art. 7). On peut rapprocher de ce système celui des Etats-Unis (Loi 24 juin 1884). D'après cette loi des Etats-Unis, le propriétaire n'est pas responsable au delà du navire et du fret. Il peut toujours se faire mettre hors de cause en faisant nommer un représentant du navire.

Troisième système. — C'est le système anglais : en principe le propriétaire comme tout employeur est personnellement responsable du capitaine et de l'équipage. Mais la responsabilité du propriétaire est complètement écartée en certains cas, limitée dans d'autres. Elle est supprimée vis-à-vis des chargeurs en cas d'incendie à bord, de vol d'objets précieux

Digitized by Google

(C. brit. art. 502). Pour les autres dommages causés soit à bord du navire, soit à un autre navire, au chargement ou aux personnes, la responsabilité est limitée d'après la valeur présumée du navire *avant l'accident*. Cette valeur présumée a été fixée à forfait à 8 livres par tonne s'il s'agit de dommages matériels, à 15 livres s'il s'agit de dommages corporels. (C. brit., art. 503). Dans le système du droit anglais, la responsabilité forfaitaire de 8 ou 15 livres subsiste, quel que soit l'état du navire. En outre, la valeur des responsabilités peut être réclamée *pour chaque accident distinct*, de sorte que si, dans un voyage, il y a plusieurs sinistres, le propriétaire peut être tenu bien au delà de la valeur du navire et du fret (1).

C. — *Congrès et Conférences internationales.*

Le Congrès international tenu à Bruxelles en 1888 proposa les dispositions suivantes ;

« Art. 1er. — Le propriétaire du navire est civilement res-
« ponsable des faits du capitaine et tenu des engagements
« contractés par lui dans l'exercice de ses fonctions ; il est
« civilement responsable des faits de l'équipage et des pré-
« posés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions
« respectives. Il peut dans tous les cas, même à l'égard de
« l'Etat et des Administrations publiques, s'affranchir de
« cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret ou
« de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obliga-
« tion est née. La faculté d'abandon s'applique aussi au cas
« où la responsabilité du propriétaire du navire est encourue
« à raison de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou
« défectueuse d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que
« l'exécution du contrat rentre dans les fonctions du capi-
« taine. Sont assimilés au fret le prix des passages et les indem-
« nités auxquelles le navire a droit, notamment pour abor-
« dage, assistance, avaries communes. L'abandon ne com-
« prend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.
« Si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner
« outre le navire une indemnité représentant la dépréciation
« survenue depuis la fin du voyage. Le fret à abandonner,
« est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obliga-

(1) V. Verneaux, *L'unification du droit sur la responsabilité des propriétaires*, Paris, Marchal, 1900.

Digitized by Google

« tion est née, sous déduction des salaires et des vivres de « l'équipage relatifs à ce voyage.

« Art. 2. — Le propriétaire peut, aux mêmes conditions, « se libérer de toutes dépenses d'extraction au cas de nau- « frage du navire dans les eaux intérieures, bassins, ports « ou rades.

« Art. 3. — Le propriétaire du navire a la faculté de se « libérer par l'abandon des responsabilités résultant des « fautes du pilote. La libération par l'abandon du navire et « du fret s'applique aux responsabilités pouvant être encou- « rues par un fait de remorque » (1).

Un nouveau Congrès de droit maritime s'est réuni à Gênes en 1892. Ce Congrès se rapprochant du principe du Code allemand adopta sur la question de responsabilité les dispositions suivantes :

« I. — Tout navire est un être moral ayant une responsa- « bilité limitée, jusqu'à concurrence de son patrimoine. L'in- « demnité d'assurances fait partie du patrimoine du navire... « 3. Si le navire n'est pas en état de satisfaire à ses obliga- « tions, l'armateur est tenu de présenter au Tribunal mari- « time du lieu où le navire est inscrit, l'état actif et passif du « navire, pour en provoquer la liquidation, conformément à « la procédure établie par la loi du lieu. Le Tribunal con- « voque les créanciers pour la nomination de l'administra- « teur. La liquidation peut être provoquée par un créancier « quelconque du navire (2).

Le Comité maritime international réuni à Bruxelles en 1897, en même temps qu'il mit à l'ordre du jour de ses travaux diverses questions relatives à l'abordage, décida que la question de la responsabilité des propriétaires de navires serait de nouveau reprise et mise à l'étude (3).

Dans la Conférence qui se tint l'année suivante à Anvers en 1898 la question de responsabilité des propriétaires fut de nouveau posée et discutée. M. Owen défendit chaleureusement le système anglais, mais on vit des armateurs anglais réclamer eux-mêmes l'adoption du système continental. On ne prit pas de résolution, et la question fut renvoyée à la Conférence de Londres de 1899 (4).

(1) V. ce Rec., IV, p. 372.
(2) V. ce Rec., VIII, p. 175.
(3) V. ce Rec., XIII, p. 498.
(4) V. ce Rec., XIV, p. 296 et 434.

Digitized by Google

La question de responsabilité des propriétaires de navires fut l'objet principal de la Conférence réunie à Londres en juillet 1899. Elle fut examinée surtout au point de vue des abordages. Les questions posées étaient ainsi formulées :

« 1° Faut-il écarter la responsabilité personnelle, et donner « seulement aux créanciers un recours sur le navire qui a « causé le dommage et sur ses accessoires (système alle- « mand) ?

« 2° La responsabilité doit-elle être personnelle, mais avec « faculté pour l'armateur d'y échapper en faisant abandon « aux créanciers du navire qui a causé le dommage et de ses « accessoires (système français) ?

« 3° La responsabilité doit-elle être personnelle, mais « limitée à une certaine somme d'argent représentant la valeur « ou la valeur présumée du navire qui a causé le dommage ? « (système anglais).

« 4° En quel cas faudra-t-il appliquer la règle de l'absence « ou de la limitation de la responsabilité ? *a*. En cas de dom- « mage causé par un navire à un autre navire et à sa cargai- « son ? *b*. En cas de mort ou d'accidents corporels causés aux « personnes se trouvant à bord d'un autre navire ? *c*. En cas « de dommages causés aux ports, aux quais et aux objets « fixes ? *d*. En cas de dommages causés à sa propre cargaison « pour innavigabilité ? *f*. En cas de dommages causés à sa « propre cargaison pour mauvais arrimage ? *g*. En cas de « dommages causés à ses propres passagers et à leurs bagages ? « *h*. En cas de dommages causés à son propre capitaine et à « son équipage ? *i*. En cas de réclamations pour gages ? « *j*. En cas de remorquage ?

« 5° Si le navire et ses accessoires sont saisis (système « allemand) ou abandonnés (système français), est-ce que les « accessoires comprennent : *a* le fret brut ou net ? *b*. la « rémunération due pour services et sauvetage ? *c*. la contri- « bution en avaries grosses ? *d*. les sommes à payer par les « assureurs pour perte partielle ? *e*. les sommes à payer par « les assureurs pour perte totale ?

« 6° Si le système français est adopté, comment et quand « le navire devra-t-il être abandonné et sa valeur estimée ? »

Après trois jours de discussion la Conférence se borna à voter les résolutions suivantes :

«..... La Conférence recommande l'adoption, comme loi « universelle, de la règle suivante dans les cas de perte ou de

Digitized by Google

« dommages causés aux biens par faute de navigation, que « ces biens soient flottants ou non :

« L'armateur pourra à son choix dégager sa responsabilité, « soit en abandonnant le navire et le fret, soit en payant une « somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire. Cette « résolution ne s'applique pas aux cas de mort et d'accidents « causés aux personnes.

« La Conférence, se rapportant aux résolutions prises ici et « à Anvers, exprime l'avis que de grand inconvénients et de « fréquentes injustices résultent de la diversité des lois mari- « times des diverses nations concernant les conséquences des « abordages en mer et la responsabilité des armateurs, et elle « appuie de tout son pouvoir la proposition de la *Chamber* « *of Shipping of the United Kingdom*, d'inviter le Gouver- « nement de sa Majesté à ouvrir une enquête complète sur ce « point, et elle recommande à tous ses membres de signaler « la question à l'attention de leurs gouvernements respectifs. « La Conférence prie les membres de son bureau de porter « les résolutions prises à la connaissance de leurs divers gou- « vernements » (1).

A la suite de la Conférence de Londres, M. Mac-Arthur, membre de la Chambre des Communes, proposa un bill qui, distinguant les abordages entre navires anglais et les abordages entre un navire anglais et un navire étranger, maintenait dans le premier cas le système anglais, mais dans le second laissait au propriétaire responsable, qu'il fût anglais ou étranger, le droit d'option adopté par la Conférence de Londres, c'est-à-dire responsabilité limitée — soit à la valeur du navire après l'événement qui a donné naissance à la responsabilité et au fret entier, — soit au taux de responsabilité fixé par la loi anglaise.

Cette proposition fut repoussée en seconde lecture par la Chambre des Communes le 21 mars 1900. On fit remarquer avec raison, que si l'on voulait une loi uniforme sur la responsabilité des propriétaires de navires il était contradictoire de faire un droit spécial pour les contestations entre anglais. On ajouta qu'il est de principe en Angleterre que tous les navires, anglais ou étrangers, soient soumis à la même loi.

Le Congrès de Paris (octobre 1900) s'est principalement occupé des questions relatives au sauvetage et à l'assistance en

(1) V. ce Rec., XV, p. 279.

Digitized by Google

mer. Mais au début du Congrès il fut question de la résolution votée à Londres sur la responsabilité des propriétaires de navires, du rejet de la proposition Mac-Arthur. La résolution de Londres fut défendue par M. Hindenburg (Danemark), par sir John Glover, membre éminent de la Chamber of Shipping. Mais lord Alverstone (aujourd'hui lord-chief justice of England) se déclara partisan d'une loi internationale uniforme fixant un chiffre déterminé de responsabilité par tonneau de jauge suivant le système anglais, et M. Douglas Owen se prononça dans le même sens (1).

Le dernier Congrès s'est réuni à Hambourg (septembre 1902), il avait principalement pour objet d'examiner : 1° un avant-projet de traité international sur les abordages ; 2° un avant projet de traité relatif à un droit uniforme sur le sauvetage maritime ; 3° les règles à adopter sur la compétence en matière d'abordage soit entre navires étrangers, soit entre un navire national et un navire étranger.

La question de la responsabilité des propriétaires devait donc, pour le moment être laissée à l'écart. Mais au début du Congrès M. Gütchow, secrétaire de la Chambre de commerce de Hambourg, reprit la question en présentant sur la responsabilité des propriétaires un système nouveau qui détruisait dans leur ensemble les résolutions votées à Londres. Suivant M. Gütchow, il faudrait complètement écarter la responsabilité de l'armateur à raison d'un abordage. Les parties lésées peuvent toujours se faire couvrir par une assurance ; cela suffit. M. Gütchow rappela qu'en principe, d'après l'article 831 du Code civil allemand, le commettant ne doit pas répondre de la faute de son préposé lorsqu'aucune faute ne peut être reprochée au commettant dans le choix du préposé ou dans les instructions données. La même règle devrait être appliquée aux propriétaires de navires ; on éviterait ainsi beaucoup de procès d'abordage.

Mais la thèse de M. Gütchow fut combattue énergiquement par M. Sieveking, président du Congrès de Hambourg, par sir John Glover et d'autres. Elle fut rejetée presque à l'unanimité des voix à l'encontre des membres allemands qui votèrent en sa faveur par 7 voix contre 3. Sur la proposition de M. Sieveking le bureau du Comité maritime international fut chargé de nommer une commission spéciale qui aurait à

(1) V. ce Rec., XVI, p. 283.

Digitized by Google

rédiger un avant-projet de traité international sur la responsabilité des propriétaires en prenant pour base la solution transactionnelle adoptée à Londres (1).

Cette commission, présidée par M. Ch. Le Jeune et composée de MM. C. D. Asser, Louis Franck, sir John Glover, sir Gray Hill, président Martin, E. Rahusen, Docteur Alf. Sieveking, Docteur Char. Stubbs et R. Verneaux, s'est réunie à Anvers à la fin de septembre 1903, et a élaboré le projet suivant qui après avoir été examiné par les diverses Associations maritimes doit être soumis à la prochaine Conférence d'Amsterdam de 1904.

D. — *Avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.*

Art. 1er. — Lorsque le propriétaire de navire est tenu aux termes des législations nationales des faits du capitaine et de l'équipage ou tenu des engagements contractés en vertu des attributions légales du capitaine, sa responsabilité est, pour chaque voyage, limitée :

a) Au navire, ou à sa valeur à la fin du voyage, au choix du propriétaire ;

b) Au fret net du voyage jusqu'à sa fin ;

c) Aux indemnités dues au propriétaire pour les faits d'avarie commune, d'abordage ou autres dommages subis par le navire pendant le voyage, sous déduction des dépenses faites pour mettre le navire en état d'accomplir le voyage.

Le droit des créanciers ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Le fret net s'entend du fret brut et du prix des passages même payés d'avance, déduction faite des charges qui leur sont propres.

Le voyage sera réputé fini après débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et en cas d'obligations succes-

(1) V. ce Rec., XVIII, pp. 239, 246 et 258.

Digitized by Google

sives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le navire ne porte ni marchandises ni passagers le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera, ou au port même où il se trouve.

Art. 2. — Si le propriétaire opte pour l'abandon en nature et ne l'effectue que postérieurement à la fin du voyage, il n'est libéré que jusqu'à concurrence de la valeur du navire au moment de l'abandon, et il reste tenu de la différence entre cette valeur et celle qu'avait le navire à la fin du voyage.

Art. 3. — Dans le cas prévu à l'article 2, et en prévision du cas où le propriétaire opterait en ce qui concerne le navire, pour le paiement de sa valeur à la fin du voyage, l'évaluation pourra à tout moment après la fin du voyage être fixée contradictoirement à la demande de la partie diligente.

Art. 4. — Le propriétaire a la faculté de substituer au mode de libération prévu à l'article 1er le paiement d'une indemnité limitée pour chaque voyage à 8 livres par tonne de jauge brute de son navire.

Art 5. — S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ses créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

Art. 6. — La limitation de responsabilité déterminée par les articles qui précèdent s'applique aux contrats conclus même par le propriétaire du navire, dès que leur exécution rentre dans les fonctions légales du capitaine, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la violation de ces contrats est due à une personne de l'équipage ou non, le cas de faute personnelle du propriété seul excepté. Elle s'applique aussi aux dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes,

Digitized by Google

ainsi qu'au relèvement des épaves. Elle n'est pas admise pour les gages du capitaine et de l'équipage.

Art. 7. — Lorsque d'après les législations applicables, la limitation de la responsabilité pour les dommages aux biens est différente de celle pour les lésions corporelles, le présent traité n'aura d'effet qu'en ce qui concerne les dommages aux biens.

E. — *Observations sur le projet*

Dans le rapport fait à l'Association française, nous laisserons de côté les critiques de rédaction et les questions d'ordre secondaire, nous nous bornerons à examiner le projet dans ses grandes lignes.

I. — Il est à remarquer tout d'abord que le projet limite la responsabilité du propriétaire non seulement à raison des faits du capitaine et de l'équipage, mais encore *à raison des engagements contractés par le capitaine en vertu de ses attributions légales* (V. art. 1er).

Ce système est celui de notre Code de commerce (art. 216), celui du Code allemand (art. 486-754) et de toutes les législations européennes en général à l'exception du Code espagnol (art. 587). Le même principe a été admis par le Congrès de Bruxelles de 1888, et il paraît aussi résulter du projet adopté par le Congrès de Gênes de 1892. Mais il en est autrement dans le droit anglais. Celui-ci tient le propriétaire pour indéfiniment obligé par les contrats du capitaine faits dans la limite de ses attributions légales, et il se borne à restreindre la responsabilité du propriétaire pour les torts et dommages provenant de faits du capitaine et de l'équipage (1). On ne saurait oublier d'autre part que dans la Conférence de Londres c'est à propos des abordages qu'a été surtout discutée la limitation de la responsabilité des propriétaires. La résolution votée à Londres en 1899 ne s'applique donc qu'aux torts et dommages causés par le fait du capitaine ou de l'équipage, et la commission de rédaction d'Anvers nous paraît être sortie du cadre qui lui avait été tracé par la résolution de Hambourg en étendant la résolution votée à Londres même aux contrats du capitaine.

(1) Maclachlan. *Treatise in the law of Merchant Shipping*, édit. 1876, pp. 110-123.

Digitized by Google

Nous ne ne saurions cependant lui en faire un reproche. S'il ne lui était pas permis de se mettre en contradiction avec la résolution votée à Londres, il ne lui était pas interdit d'élargir le débat en envisageant non seulement les torts et dommages résultant des faits du capitaine et de l'équipage mais encore la portée que peuvent avoir les contrats de capitaine.

C'est là une question capitale qui intéresse au premier chef le commerce maritime international.

Si cette question est posée, on aura à opter entre le système anglais et celui de l'obligation limitée adopté ailleurs presque universellement.

Notre ancien article 216 comme l'Ordonnance ne parlait que *des faits du maître*. De là, question de savoir si la disposition s'appliquait aux *engagements*. Sur la réclamation des armateurs la question a été résolue affirmativement en France par la loi de 1841 qui a modifié le texte de l'article 216. Depuis cette époque le système anglais a trouvé chez nous un défenseur. Dans une brochure publiée en 1868, *La Marine Marchande et son avenir* un professeur à la Faculté de droit de Paris, M. Léveillé, a défendu le système anglais comme protégeant mieux le crédit du capitaine et celui de l'armateur.

Mais l'opinion de M. Léveillé n'a pas trouvé faveur sur notre continent. Les Codes maritimes les plus récents ont tous, à l'exception du Code espagnol, des Codes du Pérou, du Brésil et du Mexique, jugé prudent de protéger les propriétaires de navires contre les obligations contractées par le capitaine en sa qualité sans pouvoir spécial du propriétaire.

II. — En ce qui concerne la responsabilité proprement dite du propriétaire à raison des torts et dommages le projet applique la limitation non seulement pour les faits du capitaine et de l'équipage, mais encore pour les faits dus à une personne de l'équipage *ou non*, pourvu qu'il s'agisse de faits se rapportant aux attributions légales du capitaine et qu'il n'y ait pas faute personnelle du propriétaire. Ainsi un arrimage est fait en dehors du propriétaire, par un agent du propriétaire, le propriétaire bénéficiera de la limitation de responsabilité, l'arrimage rentrant dans les attributions légales du capitaine. Il en sera de même de tous autres faits de même nature émanant d'un consignataire ou tout autre agent.

La rédaction de la commission conforme à la résolution

Digitized by Google

adoptée à Bruxelles en 1888 (art. 1er) pourrait encore être élargie. Les Codes scandinaves (article 8) appliquent la responsabilité limitée à tous dommages causés par une personne *qui sans appartenir à l'équipage exécute un travail au service du navire*, ce qui comprend le pilote. En France, d'après la jurisprudence le propriétaire répond du pilote même obligatoire. En Angleterre, au contraire, le propriétaire ne répond pas de la faute d'un pilote obligatoire. Il en est de même dans le Code allemand (art. 738).

Le propriétaire ne peut jamais par l'abandon se libérer ni de ses engagements, ni de ses fautes. Mais on peut se demander s'il n'y aurait pas lieu d'étendre la limitation de responsabilité aux vices cachés du navire.

III. — Quel est le mode de limitation proposé?

Conformément à la résolution votée à Londres la commission d'Anvers admet comme mode de libération un droit d'option entre le paiement d'une somme fixe ou l'abandon du navire et du fret. Si la question était encore entière, la solution transactionnelle à laquelle a abouti la Conférence de Londres pourrait certainement être critiquée. En théorie, en effet, il paraît contradictoire de créer un droit d'option entre deux modes de libération qui procèdent de systèmes opposés, le système anglais se référant à la valeur présumée du navire *avant l'accident*, *a priori*, et le système continental considérant la valeur du navire *après l'accident*, *a posteriori*. Mais on ne peut indéfiniment remettre en question ce qui a été résolu. Si l'on veut marcher en avant, il ne faut pas tourner sur soi-même.

IV. — Comment s'exercera le droit d'option laissé au propriétaire? L'option n'appartient qu'au propriétaire, non aux créanciers. Comment préalablement à l'option du propriétaire procédera l'action des créanciers? Ne leur accordera-t-on qu'une action *in rem* sur le navire et le fret conformément au système allemand, ou auront-ils en principe, suivant le système français, une action *in personam* contre le propriétaire, sauf pour lui la faculté de faire abandon ou de payer une somme déterminée?

La rédaction de la commission d'Anvers manque de précision à cet égard. Si l'on devait s'en tenir à l'article 1er, qui limite l'action au navire et au fret, on pourrait croire que les rédacteurs ont donné leur préférence au système allemand, mais un peu plus loin dans l'article 2 on voit

Digitized by Google

qu'il est parlé d'*abandon*. S'il y a abandon, dans quelle forme devra être fait l'abandon? Jusqu'à quel moment peut-il être fait? Quels sont les effets de l'abandon fait à un créancier ou de l'abandon fait à tous? Le projet de revision de notre livre II rédigé en 1867 avait réglé ces divers points. Les mêmes questions ont été tranchées par le Code italien. Il distingue si l'abandon est fait à un créancier ou s'il est fait à tous (articles 492 et suivants). Le projet ne touche aucune de ces questions. Mais peut-être dira-t-on qu'il s'agit là de questions d'ordre secondaire qui doivent être laissées à la loi nationale de chaque Etat.

V. — En vertu de son droit d'option le propriétaire peut se libérer, soit en payant une somme fixe, soit en abandonnant le navire et le fret.

Pour la libération tarifée, le projet adopte le taux de huit livres par tonneau de jauge brute fixé par le droit anglais pour les dommages matériels.

On peut critiquer une règle aussi inflexible qui ne fait aucune distinction entre les diverses classes de navires. La valeur de huit livres, qui peut être excessive pour un navire à voiles déjà vieux, pourra paraître insuffisante pour un grand paquebot.

L'article 3 provoque une autre observation. Il fixe le taux de huit livres pour *chaque voyage*. D'après le droit anglais, comme nous l'avons déjà dit, la responsabilité est tarifée pour *chaque accident distinct*. Le projet de la commission d'Anvers atténue donc sensiblement la responsabilité aujourd'hui admise en Angleterre.

VI. — Lorsque le propriétaire, en vertu de son droit d'option, opte pour l'abandon du navire et du fret, diverses questions surgissent, soit par rapport au navire, soit par rapport au fret.

Parlons d'abord du *navire*. Le projet porte que le propriétaire pourra abandonner le navire ou en payer la *valeur*. Notre article 216 ne parle que de l'abandon du navire. Mais l'abandon effectif, matériel du navire est dans la pratique le plus souvent remplacé par le paiement de sa valeur. Le débiteur d'un corps certain doit être admis à en payer la valeur. Le Congrès de Bruxelles de 1888 avait déjà admis le propriétaire à offrir au lieu du navire sa *valeur*.

Mais à quel moment devra-t-on considérer l'état du navire ou sa valeur?

Digitized by Google

A cet égard la conception la plus simple qui se présente tout d'abord à l'esprit est celle-ci. L'abandon est une cession de biens partielle. Il doit donc se régler en ce qui concerne le navire et le fret eu égard à leur valeur *au moment de l'abandon*. On n'a pas à rechercher l'origine de la créance, à savoir à quel voyage elle se rattache. Tous les créanciers viendront en concours sur le navire et le fret. Toutefois il est juste que les créanciers du dernier voyage priment les créanciers antérieurs, au moins ceux non privilégiés, parce que dans l'usage les créances étant réglées à la fin de chaque voyage, les créanciers du dernier voyage ont dû présumer qu'il ne restait pas de créances antérieures.

Mais cette idée simple n'a pas prévalu. On s'est attaché à une idée beaucoup plus compliquée, à l'idée d'une sorte de commandite spéciale qui serait affectée pour chaque voyage, aux créanciers de ce voyage. C'est cette idée, empruntée au Code allemand, qui sert de base au système proposé par la commission d'Anvers. Dans le même ordre d'idées, pour l'évaluation du navire, diverses dates ont été proposées. — 1er système. Il faut considérer l'état du navire ou sa valeur au départ ou *avant l'accident*. C'est l'idée qui sert de base au droit anglais. — 2e système. Etat du navire *après l'accident*. Ainsi en cas d'abordage on prendra l'état du navire immédiatement après l'abordage. C'est le système qui en 1898 a été adopté par l'Association française sur la proposition de M. Autran (1). — 3e système. Le navire devra être estimé d'après son état *à la fin du voyage* (2).

C'est cette dernière solution qui a été proposée par la commission d'Anvers. Le projet prend pour base la valeur du navire *à la fin du voyage, auquel se rattache la créance*. Chaque voyage forme ainsi une entreprise particulière qui a son actif et son passif : c'est à la fin du voyage que se règlent en général les droits des créanciers et c'est à ce moment qu'ils doivent se déterminer.

Est-ce à dire que si après un abordage l'abordé fait valoir immédiatement ses droits en saisissant le navire avant la fin du voyage, avant l'arrivée à destination, on n'aura pas dans ce cas à tenir compte de la valeur du navire *au moment de la poursuite?* Ne doit-il pas être permis au propriétaire de liquider son opération commerciale quand il le juge utile?

(1) Ce Rec., XII, 625 ; XIII, 734 ; XIX ; 132 et s.
(2) Lyon-Caen et Renault. *Droit Marit.* I, n° 24.

Digitized by Google

Les articles 2 et 3 ne prévoient pas ce cas, mais ils prévoient celui où l'abandon aurait lieu *postérieurement à la fin du voyage*. C'est ce qui pourra se produire notamment pour le cas d'abandon fait en raison d'une condamnation prononcée pour abordage. Les procès d'abordage ne se terminent souvent qu'après une assez longue instance. Pendant que l'instance se suit, le navire qui a causé l'abordage n'est pas tenu de rester oisif après son arrivée au port de destination Il continue à naviguer. Quand intervient plus tard la condamnation contre le navire, le propriétaire pourra être admis à faire l'abandon. Mais comment alors les choses se reglerontelles ? Si, en continuant à naviguer, le navire a fait naufrage, le propriétaire pourra-t-il se libérer de la condamnation contre lui prononcée en abandonnant ce qui reste actuellement de son navire, une épave, de simples débris ? Il n'a pas paru juste que le retard qui a pu se produire dans le règlement judiciaire de l'indemnité due à l'abordé pût lui préjudicier. Le projet décide donc que le propriétaire sera toujours débiteur de la valeur du navire à la fin du voyage auquel se rapporte l'abordage. Mais reste une difficulté. Comment pourra-t-on fixer la valeur du navire *à la fin du voyage*, si on n'a pas pris soin de la faire constater à ce moment? Il faut supposer que le créancier, soucieux de ses droits, ne laissera pas partir le navire pour un nouveau voyage sans avoir fait contradictoirement constater sa valeur.

VII. — Nous venons de parler du navire. Parlons maintenant du fret : quel est le fret qui appartient aux créanciers ?

A cet égard il s'est produit plusieurs systèmes.

En Allemagne le droit des créanciers du navire s'étend sur le fret du voyage à l'occasion duquel la créance est née (art. 756 C. all.). La valeur de garantie se trouve ainsi déterminée pour chaque voyage. C'est aussi l'idée qu'avait admise au point de vue de l'abandon du fret, le projet rédigé en France en 1867 par la commission de revision du livre II de notre Code de commerce. L'abandon, disait l'exposé des motifs. doit comprendre *tout le fret relatif au voyage pendant lequel l'obligation est née*.

Au fret de ce voyage des décisions judiciaires ont ajouté tous les frets gagnés depuis jusqu'au jour de l'abandon (1).

(1) Trib. de Saint-Nazaire, 22 mars 1889, *Rec. de Marseille*, 1889, p. 55; Anvers, 23 juillet 1892, ce Rec., VIII, p. 131 ; Anvers, 30 janvier 1903, ce Rec., XVIII, p. 720.

Digitized by Google

Mais en général on décide en France que le fret à comprendre dans l'abandon est simplement le *fret pendant*, c'est à-dire celui en cours *au moment de l'abandon*. Ce dernier système a l'avantage de supprimer les complications auxquelles pourrait donner lieu l'abandon du fret en cours à l'époque où la créance a pris naissance, complications qui se produiraient nécessairement lorsqu'au lieu d'être fait à un seul créancier, l'abandon est fait à tous collectivement, pour des créances qui peuvent se rapporter à des voyages distincts. MM. Lyon-Caen et Renault qui, en ce qui concerne l'abandon du navire, veulent qu'on envisage l'état du navire *à la fin du voyage auquel se rattache la créance*, admettent, qu'en ce qui concerne le fret, l'abandon doit seulement porter sur le fret *pendant*. c'est-à-dire *le fret qui était en cours au moment où l'abandon a été fait*.

Il est incontestable que ce système évite bien des complications lorsque l'abandon est fait à divers créanciers dont les créances se réfèrent à des voyages distincts. Mais en pareil cas les mêmes complications se présentent en ce qui concerne le navire. Si, pour le navire, on ne veut pas avoir égard simplement à l'état du navire au moment de l'abandon, pourquoi faire porter l'abandon sur le fret en cours au moment de l'abandon ? N'est-il pas contradictoire de régler d'une manière différente l'abandon du navire et celui du fret ? Si on ne veut pas considérer l'abandon comme une simple cession de biens réglée par l'état des choses au moment de l'abandon, n'est-il pas rationnel de soumettre l'abandon du navire et du fret à la même règle, en envisageant le navire et le fret simultanément vis-à-vis des créanciers du voyage dans lequel la créance est née, comme formant ainsi *pour chaque voyage* la commandite offerte à ces créanciers ?

C'est ce dernier système qu'a adopté la commission d'Anvers La responsabilité est *pour chaque voyage limitée au fret du voyage jusqu'à sa fin*.

VIII. — L'abandon du fret soulève une autre question. Le propriétaire doit-il le fret *brut* ou seulement le fret *net* ? Le projet de la commission d'Anvers, comme celui proposé par la Conférence de Bruxelles en 1888, n'oblige le propriétaire qu'à faire abandon du fret *net*.

C'est là un système de date récente. On n'en trouve aucune trace dans nos anciens auteurs, ni dans Valin, ni dans Emerigose. Il ne paraît pas avoir été soupçonné par les rédacteurs

Digitized by Google

de notre Code de commerce. Il n'en a pas été question davantage, lorsqu'en 1841 et en 1885 on a modifié en France l'article 216. Le projet rédigé en 1867 pour la revision du livre II, ne faisait aucune distinction entre le fret net et le fret brut. Il obligeait à faire abandon du fret *perçu ou à percevoir*.

Pour restreindre l'abandon au fret net on se fonde sur ce que le fret net constitue seul un bénéfice (1), ou sur ce que, les créanciers ayant le droit de réclamer au propriétaire le paiement des dépenses de uavigation, celui-ci serait tenu sur sa fortune de terre s'il ne pouvait les retenir sur le fret (2).

On peut répondre que ces objections reposent sur une conception inexacte des raisons pour lesquelles le fret a été compris dans l'abandon en même temps que le navire. Ce n'est pas parce qu'il est un *bénéfice*. C'est parce qu'il est l'accessoire et comme le fruit du navire, qu'il en compense jusqu'à un certain point la détérioration C'est par ce motif qu'il est avec le navire affecté spécialement aux loyers des matelots (art. 271). C'est par le même motif que le fret, alors qu'il ne pouvait être assuré devait en France être compris dans le délaissement du navire (ancien art. 386). Peu importe que le propriétaire qui fait abandon du fret ait à supporter des dépenses de navigation. Ce sont là des dépenses dont il ne peut se faire rembourser, parce qu'il les a engagées dans la commandite par lui livrée aux risques de la mer, commandite qui appartient tout entière aux créanciers du navire. C'est ce qu'a fait très bien remarquer notre Cour de cassation dans un arrêt qui a refusé de limiter le privilège des marins sur le fret au fret net. « Les sommes qu'a pu dépenser l'armateur, dit la Cour de cassation, sont entrées dans sa fortune de mer comme le navire au sujet duquel elles étaient faites ; elles ont comme lui fait partie de ce que risquait l'armateur, et elles ont suivi le sort de l'entreprise (3) ».

Comment d'ailleurs calculer le fret net ? Le projet de Bruxelles (1888) se bornait à déduire sur le fret les salaires et vivres de l'équipage. La rédaction d'Anvers a adopté une disposition beaucoup plus compréhensive : « Le fret net s'entend du fret brut et du prix des passages, même payé d'avance, *déduction faite des charges qui leur sont pro-*

(1) V. Denisse, *Du fret*, p. 54.
(2) MM. Lyon-Caen et Renault, *Droit marit.*, n° 233.
(3) Arrêt du 18 mai 1870, Dall. 70. 1. 326.

Digitized by Google

pres ». Mais quelles sont au juste les charges propres du fret? Ne voit-on pas qu'il faudrait ici faire entrer en ligne de compte non seulement les vivres et salaires de l'équipage, mais encore tous les frais d'armement avec intérêts, tous les frais et droits de navigation, pilotage, remorquage, enfin la valeur d'amortissement pour le matériel ? Un pareil compte ne pourrait être fait par un tribunal. Il faudrait soumettre le compte à des arbitres qui auraient à établir une dispache compliquée sujette à une série de contestations comme les règlements d'avaries. Un pareil système est-il pratique et conforme aux intérêts du commerce maritime?

Le Code allemand a décidé expressément que le droit des créanciers du navire porte sur le *fret brut (Bruttofracht)* du voyage auquel se rattache la créance (art. 756). La question de savoir si l'on devait réduire les droits des créanciers au fret net avait été agitée dans les Conférences de Hambourg qui ont préparé le Code allemand, on écarta le système du fret net non seulement parce que la liquidation du fret serait toujours onéreuse et difficile, mais encore parce que le fret brut est ce qui représente en réalité la fortune de mer.

La même idée a prévalu dans les travaux qui ont préparé la rédaction des Codes scandinaves (1).

La disposition du projet d'Anvers qui limite l'abandon au fret net soulève donc les plus sérieuses objections. L'Association française aura à les apprécier.

IX. — C'est avec raison évidemment que le projet d'Anvers comprend dans l'abandon le fret même payé d'avance. Le propriétaire en se faisant payer d'avance le fret ne peut pas le soustraire aux créanciers. Mais n'y aurait-il pas lieu d'ajouter que le fret acquis n'appartiendra aux créanciers que s'il a été réellement gagné par l'accomplissement du voyage (2). Si la convention faite entre les propriétaires et l'affréteur pour les avances du fret ne peut pas nuire aux créanciers, il paraît équitable qu'elle ne puisse leur profiter.

X. — En sus du navire et du fret le projet oblige à faire abandon des sommes allouées au navire à titre d'avaries communes, d'abordage ou autres dommages subis par le navire. Cela est parfaitement rationnel en tant que ces indemnités ne font que compenser les dommages subis par le navire,

(1) V. note de M. Beauchet, *Lois maritimes scandinaves*, p. 7.

(2) C'est ce qui a été jugé aux Etats-Unis. V. *Revue int., marit.*, XVIII, p. 571.

Digitized by Google

et s'incorporent pour ainsi dire au navire (C. all., art. 775). Le projet ajoute : « sous déduction des dépenses faites pour mettre le navire en état d'accomplir le voyage ». On a sans doute ici prévu le cas où, au cours du voyage le propriétaire après un dommage a réparé les avaries et remis le navire en état d'accomplir le voyage. Si on accorde aux créanciers le montant de l'indemnité due au navire pour un abordage, il a paru juste que le propriétaire pût retenir les nouvelles dépenses faites par lui au cours du voyage pour réparer le dommage résultant de l'abordage, et sans lesquelles le navire n'eût pu gagner son fret. Si on adopte cette disposition, il faudrait l'appliquer aux indemnités accordées pour pertes de fret.

XI. — Le projet réserve au propriétaire le bénéfice de l'assurance par lui faite. L'assurance est un contrat spécial et distinct. Le propriétaire en paie le prix par la prime qui n'est pas à la charge des créanciers. Le Congrès de Gênes de 1892, on l'a vu plus haut, s'était cependant prononcé en sens contraire. Considérant le navire comme une personnalité juridique le Congrès de 1892 lui avait attribué l'assurance.

XII. — La rédaction de la commission ne résout pas une question qui se pose aujourd'hui dans beaucoup de pays à propos des *primes* accordées à la navigation. Ces primes doivent-elles être comprises dans l'abandon du navire? MM. Lyon-Caen et Renault se sont prononcés pour l'affirmative par le motif que les primes peuvent être considérées comme des *fruits du navire* (1). Mais c'est là une question très délicate, dont la solution dépend des conditions dans lesquelles les primes sont accordées, et à cet égard il ne peut pas y avoir de règle internationale.

XIII. — Les droits des créanciers étant réglés *pour chaque voyage*, il y avait lieu de définir le voyage. Tel est l'objet de la dernière disposition de l'article 1er. Le principe posé c'est que la fin du voyage est marquée par le déchargement *total*. Mais le projet prévoit deux hypothèses : 1° celle d'une seule obligation contractée pendant le voyage ; 2° celle d'obligations successives. Ainsi un navire part de Hambourg pour Bordeaux avec escale au Havre où il décharge une partie de sa cargaison. L'abordé pourra réclamer tout le fret gagné de Hambourg à Bordeaux puisqu'il n'y a eu déchargement total

(1) *Droit marit.*, I, n° 346.

Digitized by Google

qu'à Bordeaux. Mais voici la seconde hypothèse. En se rendant du Havre à Bordeaux le navire cause un second abordage, alors tout change. Si nous comprenons bien la rédaction assez obscure de l'article 1er, chaque abordé n'aurait plus de droit que sur le fret des marchandises *se trouvant à bord au moment de son abordage*. Ne vaudrait-il pas mieux décider simplement que le déchargement total n'ayant lieu qu'à Bordeaux il n'y a en réalité qu'un seul voyage et par suite un fret unique affecté à deux obligations successives ?

XIV. — L'article 5 contient une disposition qui demande une explication. Les créanciers du navire auxquels il est fait abandon du navire et du fret pourront-ils encore avoir à souffrir des privilèges que d'autres créanciers pour des causes non maritimes auraient à faire valoir sur le navire et le fret? Le Code allemand (art. 776) donne toujours la préférence aux créanciers du navire. On peut dire que par l'effet de l'abandon il s'opère une sorte de séparation des patrimoines. Le projet de la Commission paraît offrir une meilleure solution, en obligeant simplement le propriétaire à compléter jusqu'à concurrence des sommes prélevées par les créanciers non maritimes la valeur du navire et du fret qui doit rester le gage spécial des créanciers maritimes. C'est le cas de dire que la fortune de mer ne peut être appauvrie au profit de la fortune de terre.

XV. — La limitation de la responsabilité ne s'applique pas aux gages et salaires des gens de l'équipage. Les gens de l'équipage sont souvent engagés par le propriétaire. Dans tous les cas, c'est là une créance qui doit être particulièrement protégée. Presque toutes les législations refusent de limiter l'obligation du propriétaire par rapport aux gages et salaires de l'équipage. Mais il est évident que les marins engagés à la part dans le fret ou la pêche ne pourront exercer leurs droits que sur le fret ou le produit de la pêche.

XVI. — Le dernier article de l'avant-projet est ainsi conçu : « Lorsque d'après les législations applicables, la limitation « de la responsabilité pour les dommages aux biens est dif- « férente de celle pour les lésions corporelles, le présent « traité n'aura d'effet qu'en ce qui concerne les dommages « aux biens ».

Cet article fait allusion au droit anglais. Dans le droit anglais, comme nous l'avons dit, la responsabilité est tarifée

Digitized by Google

à 8 livres par tonneau pour les dommages aux biens, à 15 livres pour les dommages corporels.

Dans notre Code de commerce au contraire, et dans presque toutes les autres législations, la responsabilité du propriétaire est limitée pour les dommages aux personnes de la même manière que pour les dommages aux biens. Il arrive ainsi ce qui peut paraître exorbitant, que dans le cas par exemple d'un abordage par la faute d'un capitaine, entraînant la mort de nombreuses victimes, le propriétaire du navire en faute peut se libérer vis-à-vis des familles des victimes par l'abandon d'un navire qui n'existe plus.

La résolution votée à Londres en 1899 a voulu réserver la question du dommage aux personnes L'avant-projet d'Anvers a cru devoir garder la même réserve. Il en résulterait que sur ce point capital on renoncerait pour le moment à l'application d'un droit uniforme.

Pourquoi donc admettrait-on deux sortes de législations, les unes limitant la responsabilité pour les dommages corporels comme pour les dommages aux choses, les autres distinguant les dommages corporels des dommages matériels? S'il est un point sur lequel l'uniformité du droit soit désirable, n'est-ce pas sur la responsabilité des dommages corporels? Convient-il qu'en cas de perte d'un paquebot par la faute du capitaine, les familles des victimes soient privées de toute indemnité si le paquebot est français ou allemand, tandis qu'elles pourraient réclamer une indemnité si le paquebot était anglais? Une règle internationale à cet égard n'est-elle pas au nombre de celles qui devraient être le plus impérieusement réclamées?

Dans un projet de revision du livre II de notre Code de commerce, soumis en ce moment à l'Association française, M. Delarue avocat à la Cour de Paris, membre de l'Association, propose que dans le cas d'abandon à la suite d'un abordage ou autre accident ayant entraîné mort d'homme ou blessure, le propriétaire soit toujours tenu d'ajouter à la valeur des effets abandonnés somme suffisante pour parfaire un capital de 125 francs par tonneau de jauge brute destiné à répondre des condamnations prononcées au profit des victimes ou des ayants cause.

Cette proposition qui est une combinaison du système anglais avec le droit continental mérite d'attirer l'attention.

Digitized by Google

Par suite des observations qui précèdent, l'Association aura principalement à examiner les questions suivantes :

1° Y a-t-il lieu de limiter les obligations des propriétaires de navire au sujet des engagements contractés par le capitaine relativement au navire et à l'expédition ? (V. observation I) ;

2° En ce qui concerne la responsabilité des propriétaires pour torts et dommages, y a-t-il lieu d'appliquer la limitation de la responsabilité des propriétaires non seulement par rapport aux faits du capitaine et de l'équipage, mais encore aux faits de toute personne ayant agi en dehors du propriétaire dans le cercle des attributions légales du capitaine ou pour le service du navire et pour les vices cachés du navire ? (V. obs. II) ;

3° Pour le mode de libération convient-il de laisser une option aux propriétaires entre le paiement d'une somme fixe et l'abandon du navire, ou sa valeur, et du fret ? (V. obs. III) ;

4 Comment avant l'option du propriétaire devront procéder les créanciers ? par voie d'action *in rem* (système allemand) ou par action *in personam* (système français) ? Dans cette dernière hypothèse comment et en quelle forme devra être fait l'abandon ? (V. obs. IV) ;

5° Dans le cas d'option pour une somme fixe, doit-on admettre le taux uniforme de 8 livres par tonneau de jauge brute et pour chaque voyage ? (V. obs. V) ;

6° A quel moment doit on considérer l'état et la valeur du navire ? (V. obs. VI) :

7° Le fret attribué au créancier est-il celui du voyage auquel se rattache la créance ou le fret pendant au moment de l'abandon ? (V. obs. VII) ;

8° Définition du voyage (V. obs. XIII) ;

9° Le fret payé d'avance appartient-il aux créanciers ? (Voir obs. IX) ;

10° Ont-ils droit au fret brut ou seulement au fret net ? (V. obs. VIII) ;

11° Quelles indemnités pourront appartenir aux créanciers en sus du navire et du fret ? (V. obs. X).

12° Les créanciers ont-ils droit à l'indemnité d'assurance ? aux primes de navigation ? (V. obs. XI-XII) ;

13° Comment devra être réglé le concours des créances maritimes avec des créances non maritimes ? (V. obs. XIV) ;

Digitized by Google

14° La limitation de responsabilité doit-elle s'appliquer aux gages et loyers de l'équipage ? (V. obs. XV) ;

15° Y a-t-il lieu de régler la responsabilité pour les dommages corporels ? (V. obs. XVI).

L. DE VALROGER,
Président de l'Association française du Droit Maritime, Ancien Président de l'Ordre des Avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation.

Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage

Article premier. — L'action du chef d'abordage devra être intentée exclusivement, au choix des demandeurs (capitaine, propriétaire du navire, passagers, chargeurs, assureurs sur corps ou assureurs sur facultés) :

(A) Devant le tribunal du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur.

(B) Dans le cas où le défendeur est une société, l'action pourra être formée devant le Tribunal du siège social de la société.

(C) Le Tribunal compétent pour connaître de l'action principale sera également compétent pour statuer sur la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur du chef du même abordage.

Art. 2. — Sont en outre compétents pour ordonner soit les mesures d'instruction, soit les mesures provisoires et conservatoires ;

1° Le Tribunal du lieu de l'abordage ;

2° Le Tribunal du premier port où, soit l'un soit l'autre des navires est entré après la collision ;

3° Tout port, où, avant la constitution de caution dont il est parlé dans l'article 3, le navire du défendeur peut être saisi en vertu de la loi nationale du pays où se trouve le navire contre lequel une réclamation est formulée du chef de l'abordage.

Art. 3. — Tout navire, même en cours de voyage peut être contraint de fournir des garanties pour la sûreté d'une créance même éventuelle, provenant d'un abordage.

Le demandeur peut être soumis par l'autorité qui autorise la saisie ou l'opposition à la dation d'une caution destinée à

Digitized by Google

garantir les intéressés du préjudice pouvant résulter de la saisie ou de l'opposition dans le cas où cette procédure serait jugée plus tard avoir constitué une faute lourde.

Art. 4. — En quelque lieu que l'abordage se soit produit et quelle que soit la nationalité des navires, la responsabilité civile des propriétaires de navires est réglée par la loi du pavillon.

Art. 5. — Après un abordage, le propriétaire de tout navire a le droit de faire apprécier la valeur du navire dans l'état où il se trouve après le sinistre par le magistrat du premier port où touche le navire après la collision, ainsi que la valeur du frêt net afférent au voyage pendant lequel la collision s'est produite.

Cette évaluation une fois faite, le propriétaire a le droit de présenter au juge de son domicile une demande en limitation de responsabilité jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du frêt déterminé ainsi qu'il vient d'être dit.

A première réquisition de toute partie intéressée le propriétaire du navire peut être contraint de fournir des garanties soit jusqu'à concurrence de la somme réclamée par le demandeur, soit jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du frêt déterminée ainsi qu'il vient d'être dit ci-dessus.

Art. 6. — Les droits de tous les créanciers du propriétaire du navire reconnu fautif à la suite d'un abordage, seront strictement cantonnés sur la somme cautionnée ou déposée à la suite de la demande en limitation de responsabilité, et la caution, ainsi que le dépositaire des fonds, si une somme a été déposée, seront valablement libérés en payant entre les mains des créanciers ayant fait opposition dans l'année qui aura suivi le sinistre et dont les titres auront été reconnus par le propriétaire du navire ou consacrés par une décision judiciaire définitive.

Art. 7. — Si aucune action au fond n'est engagée au moment où sont demandées les mesures conservatoires ci-dessus visées, le magistrat saisi de cette demande peut subordonner son ordonnance à l'indication par le demandeur du Tribunal que celui-ci entend saisir.

Ce même magistrat peut également impartir au demandeur, pour introduire son action devant le Tribunal ainsi désigné, un délai passé lequel la saisie, l'opposition, ou le cautionnement seront considérés comme nuls et non avenus.

Digitized by Google

EXPOSÉ DES MOTIFS

Art. 1, 2, 3. — Dans la rédaction de ce texte, nous nous sommes appuyé sur les considérations que nous avons fait valoir dans le travail que nous avons déjà fait paraître sur la compétence en matière d'action naissant d'un abordage (1).

L'idée maîtresse qui nous a inspiré consiste à multiplier les compétences des Tribunaux appelés à prendre des mesures provisoires, conservatoires et urgentes, en quelque sorte par voie de référé, tous droits des parties demeurant au fond réservés, tandis que lorsqu'il s'agira du jugement au fond, il nous semble qu'il importe de restreindre le plus possible le nombre des Tribunaux compétents, afin d'éviter les conflits de lois et de juridiction qui entraînent toujours des frais et des lenteurs et aboutissent parfois à l'impossibilité de se faire rendre justice.

La nature mobilière des navires fait qu'ils sont dificiles à saisir. Nous avons donc imité l'exemple donné par la loi et la pratique anglaise pour codifier les usages du reste suivis dans nos grands ports, en vue de constituer des garanties aux créances nées d'un abordage.

La dation de caution imposée au demandeur en saisie est une précaution contre les poursuites reconnues de mauvaise foi.

Il ne faut pas, en effet, exposer le plaideur qui s'est trompé de bonne foi à des dommages-intérêts, s'il a simplement perdu son procès et alors que ce procès pouvait être délicat. La saisie du navire prétendu en faute était une précaution indispensable à la sauvegarde de ses intérêts. D'autre part, le propriétaire du navire saisi peut le plus souvent, moyennant une commission et avec le concours de ses assureurs, fournir caution pour libérer son navire sous la réserve de tous ses droits.

Nous inspirant des usages généralement suivis, nous avons tenu que la caution fût la règle et le maintien de la saisie, l'exception. C'est du reste la pratique généralement suivie en Angleterre et dans les grands ports.

Art. 4 — L'application de la loi du pavillon à la responsabilité civile des propriétaires de navires n'est que l'application de ce principe posé par le droit international privé, que

(1) Voir ce Rec., XIX, p. 135; bulletin n° 21, de l'*Ass. franç. du Droit marit.*, p. 7 et suiv.

Digitized by Google

la responsabilité du commettant doit être régie par la loi du lieu où a été donné le mandat. Nous ne pouvons donc dans cet ordre d'idées, que renvoyer au développement que nous avons donné dans le travail précité (1), en rappelant en outre, que l'application de la loi du pavillon à la responsabilité du propriétaire de navire est un vœu qui a été souvent formulé dans les divers Congrès internationaux qui ont eu lieu dans le cours de ces dernières années, et que cette théorie est recommandée par les auteurs les plus compétents.

Art. 5. — Après un abordage, un navire, fautif ou non, a presque toujours besoin de réparations. Le propriétaire qui ignore si on lui fera ou non un procès, qui en ignorera du reste l'issue jusqu'à la solution définitive, peut donc hésiter à remettre son navire en état si cette augmentation de valeur doit éventuellement profiter à des créanciers dont les prétentions ne se manifesteront ou ne seront consacrées qu'après un temps plus ou moins long.

La procédure que nous proposons a pour but de prendre en quelque sorte une photographie du navire après l'abordage, afin d'en déterminer la valeur à ce moment-là, valeur qui, sur le Continent et en Amérique, aussi bien aux Etats-Unis que dans l'Amérique latine, constitue avec le fret la limite de la responsabilité des propriétaires des navires.

Cette procédure qui pourra être intentée, soit à la requête d'un créancier soit même d'office, ou si le propriétaire de navire juge à propos d'y avoir recours, est inspirée par la procédure en limitation de responsabilité qui existe en Angleterre et aux Etats-Unis.

Art. 6. — Le cantonnement des droits des créanciers sur les sommes déposées ou cautionnées, comme représentant la valeur du navire en son état d'avarie et le fret en risque, a pour but d'éviter le retour d'abus signalés dans le travail que nous avons déjà cité (2) et d'empêcher qu'à la suite de procédures dirigées devant des Tribunaux de pays différents à raison du même abordage, le propriétaire du navire fautif ne soit exposé à être engagé au delà des limites légales de sa responsabilité civile.

Art. 7. — En imposant un délai pour introduire l'action

(1) Ce Rec., p 156, bull. n° 21, de l'*Ass. franç. du dr. marit.*, p. 28.
(2) Ce Rec., XIX, p. 136, bul. n° 21, de l'*Association franç. du Droit marit.*, p. 8.

Digitized by Google

au fond, nous avons voulu empêcher la prolongation indéfinie d'un dépôt d'argent ou d'un cautionnement, ces sommes ne pouvant demeurer indéfiniment immobilisées au gré d'un prétendu créancier peu diligent et au détriment d'un débiteur éventuel qui peut, du reste, être déclaré irresponsable.

Telles sont les propositions que nous soumettons à l'examen de nos collègues de l'Association française du Droit maritime comme cadre des propositions qu'elle aura à faire au futur Congrès d'Amsterdam.

F.-C. AUTRAN.

Avocat, Docteur en Droit,
Secrétaire Général de l'Association
Française du Droit maritime.

BIBLIOGRAPHIE

Recueil général des lois et arrêts. — Code de commerce, annoté par EM. COHENDY, professeur à la Faculté de droit et à l'Ecole supérieure de commerce de Lyon, et A. DARRAS, docteur en droit. — Tome II (art. 437 à 648), premier fascicule. — Paris, L. Larose, éditeur, 1904.

Annuaire de Législation française, publié par la Société de Législation comparée, contenant le texte des principales lois votées en France en 1902. — Paris, F. Pichon, éditeur, 1903.

Annuaire de Législation étrangère, publiée par la Société de Législation comparée, contenant le texte des principales lois votées dans les pays étrangers en 1901. — Paris, F. Pichon éditeur, 1902.

Répertoire général alphabétique du droit français, publié par MM. A. CARPENTIER et G. FRÈREJOUAN DU SAINT. — Tome XXXIII, v^ts Responsabilité pénale. — Séparation de corps. — Paris, L. Larose, éditeur, 1904.

Principes de droit maritime comparé, par LÉON HENNEBICQ, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, professeur à l'Université nouvelle. Préface par EDMOND PICARD, avocat à la Cour de cassation, sénateur. — Première partie : *Le navire.* — Bruxelles, Vve F. Larcier, Paris, A. Pédone, éditeurs, 1904.

ARTICLE A CONSULTER :

A reform in maritime law, by J.-G. WITHELEY. — American Law Review, november-december 1903, n° 6, p. 863.

F. PICHON, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. criminelle)

20 août 1903

Gens de mer. Désertion. Colonies. Navire. Départ. Marin non present à bord. Décret-loi disciplinaire et pénal. Art. 66. Désertion. Colonies françaises. Peine. Un mois à un an de prison. Application. Art. 65. Désertion en France. Application exclusive.

Le marin qui, aux colonies, a laissé partir son navire sans se rendre à bord, doit être puni d'une peine de un mois à un an de prison, conformément à l'article 66 du décret loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898, relatif à la désertion dans les colonies françaises et non de la peine prévue par l'article 65 exclusivement applicable à la désertion dans un port de France.

Brossier c. M. P.

ARRÊT

« La Cour,

Sur l'unique moyen de droit, pris de la violation de l'article 65 du décret du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898, en ce que la peine appliquée excéderait celle de quinze jours à six mois d'emprisonnement édictée par cet article :

Attendu que le demandeur a été poursuivi pour avoir déserté à Saïgon, en laissant partir son navire sans se rendre à bord ;

Attendu que la disposition visée au moyen prévoit et punit la désertion dans un port de France, mais que la désertion dans les colonies françaises est prévue par l'article 66 du même décret, modifié par la loi du 15 avril 1898, et punie d'un mois à un an d'emprisonnement ; que c'est ce

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 513.

Digitized by Google

dernier article dont il a été fait à juste titre application au demandeur ; d'où il suit que la peine prononcée est justifiée ;

Attendu en outre qu'il n'appartient pas à la Cour de cassation d'apprécier les considérations de fait que le demandeur fait valoir en vue d'établir son innocence ; et attendu que le jugement entrepris est régulier en la forme ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre le jugement du Tribunal maritime commercial de Saïgon, du 7 mai 1903. »

Du 20 août 1903. — Près, : M. Bard ; M. Petitier, rapp.; Me. Cottignies, avocat général.

Observation. — L'article 66 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 concernant la marine marchande, modifié par la loi du 15 avril 1898, est ainsi conçu : « Sont également réputés déserteurs et punis d'un mois à un an de prison les gens de mer, mécaniciens, chauffeurs et médecins français et étrangers qui, dans les colonies françaises, sur une rade étrangère ou un port étranger, s'absentent sans permission pendant deux fois vingt-quatre heures de leur navire ou du poste auquel ils ont été placés, ou laissent partir le navire sans se rendre à bord. » Voyez le texte de la loi du 15 avril 1898, ce Rec., XIV, p. 304.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

17 novembre 1903.

Navigation intérieure. Affrétement. Fleuves. Batelier. Chargement. Constatation du poids. Défaut de convention. Echelles du bateau. Procès-verbal du bord. Validité. Arrivée. Destinataire. Pesage à la bascule. Impossibilité de l'exiger. Mesurage par les échelles.

Navire : « Union ».

Lorsque, à défaut de convention expresse, le poids de la cargaison transportée par la voie fluviale a été déterminé au moment du chargement suivant constatation aux échelles du bateau et d'après les indications du procès-verbal du bord, le destinataire ne saurait en méconnaître les

Digitized by Google

résultats ni exiger du batelier, à l'arrivée, le pesage à la bascule, au lieu du mesurage aux échelles.

PICHARD c. SÉNÉCAUX, POTIN ET DELQUIGNY.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation des art. 1134 et 1165 C. civ. et des art. 101, 106 et 107 C. com., ainsi que de l'arrêté du 7 brumaire an IX et de la loi du 29 floréal an X sur les poids publics :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que Pichard, marchand de charbons à Boulogne-sur-Seine, a chargé Sénécaux, Potin et Delquigny, entrepreneurs de transports par eau à Rouen, de faire transporter de cette ville à Boulogne-sur-Seine les charbons qu'il avait achetés à Quitard et qui étaient en possession de ce dernier à Rouen ; que sur les instructions de Pichard, Sénécaux s'est mis en rapport avec Quitard qui a fait charger les marchandises sur le bateau l'*Union*, patron Garinck, affrété par Sénécaux ; qu'il résulte d'un certificat du directeur de l'octroi de Rouen que, lors du chargement opéré par les soins de Quitard, le poids du charbon a été déterminé à 355.370 kilogs, suivant constatation aux échelles du bateau et d'après les indications du procès-verbal du bord ;

Attendu que Pichard n'établit pas qu'il ait été procédé au pesage du charbon ni qu'il ait imposé personnellement ou fait imposer par Quitard, aux entrepreneurs de transports ou au marinier, le pesage au moyen de la bascule publique ; qu'à défaut de convention expresse, il ne saurait méconnaître les résultats du mode de chargement opéré pour son compte par Quitard au départ de la marchandise, ni exiger, à l'arrivée, du transporteur ou du batelier, un pesage différent qu'aucun d'eux n'a prévu ni accepté ;

Attendu qu'en l'état de ces constatations qui précisent souverainement les faits de la cause et l'intention des parties, l'arrêt attaqué a pu rejeter la demande de Pichard sans violer aucun des articles visés au pourvoi ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris du 23 décembre 1901 ».

Du 17 novembre 1903. — Prés. : M. Tanon, prés. ;

Digitized by Google

M. Puech, rapp. ; M. Feuilloley, av. gén. ; Me. Frémay, avocat.

Observation. — Voyez conf. Paris, 7 décembre 1894, *Journal des tribunaux de commerce*, XLV, p. 284. Comp. Seine, 5 novembre 1895, ce Rec., XI, p 743 et la note; Table décennale, v° *Navigation intérieure*, n°s 9 et 10.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes).

9 décembre 1903

Gens de mer. Maladie incurable. Mal de Bright. Crises successives. Période d'accalmie. Guérison temporaire. Reprise du travail. Art. 262 C. com. Délai e quatre mois non-expiré. Salaires. Cessation.

Navire : « Pacifique ».

Le marin atteint d'une maladie incurable, notamment du « mal de Brigth », qui se manifeste par des crises successives coupées par des périodes d'accalmie, ne peut plus réclamer ses salaires à l'armateur, lorsqu'après une de ces crises il se trouve dans un état de guérison temporaire qui lui permet de reprendre son travail, alors même que le délai maximum de quatre mois prévu par l'article 262 du Code de commerce n'est pas expiré.

Icard c. Cie des Messageries Maritimes.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen unique pris de la violation des art. 262 C. com. et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'aux termes de l'art. 262 C. com. le matelot tombé malade et débarqué en cours de voyage a droit à ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli ; que, si la maladie dépasse quatre mois, il ne peut les exiger que pour quatre mois ; qu'il y rétablissement dans le sens de la loi lorsque le matelot, délivré de la crise aiguë, qui l'a forcé à interrompre son travail, est en mesure de le reprendre ;

Attendu qu'il est déclaré, en fait, par le jugement attaqué, que Icard, employé comme premier chauffeur à bord du

Digitized by Google

Pacifique, a été débarqué à Marseille le 25 mars 1901 et est resté à l'hôpital jusqu'au 28 mai ; que,si la crise dont il a été alors atteint provient d'une maladie incurable dénommée *mal de Bright*, Icard ne s'est pas moins trouvé, à partir du 28 mai, dans un état de guérison temporaire qui lui permettait de continuer ses fonctions ;

Qu'il devait donc être considéré comme rétabli et que, sa maladie ayant duré moins de quatre mois, il ne pouvait réclamer ses salaires que pour le temps correspondant ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre le jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 13 décembre 1901. »

Du 9 décembre 1903. — Prés.: M. Tanon. prés.; M. Letellier, rapp.; Me. Bickart Sée, avocat.

Observation. — Voyez Havre,6 juillet 1892,ce Rec., VIII, p. 84 et la note. Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 460.

En ce qui concerne les frais de traitement, la jurisprudence admet généralement qu'ils cessent d'être dus par l'armateur, lorsque la maladie est jugée incurable. Voyez Cassation, 24 juillet 1894, ce Rec , X, p. 387 et la note ; Marseille 4 décembre 1902, *ibid.*, XIX, p. 85. Comp. Havre, 20 août 1890, *H.*, 90. 1. 228.

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

3 février 1904

Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine. — Connaissement. Capitaine. Faute. Armateur. Clause d'exonération. Pourvoi en cassation. Moyen nouveau. Mélange de fait et de droit. Irrecevabilité.

Navires : « Calédonien » et « Fiado ».

I. — Lorsque le transporteur prétend avoir usé de la faculté de transbordement que lui concédait le connaissement pour charger les marchandises sur un navire qui a péri par fortune de mer, il doit prouver le fait du trans-

Digitized by Google

bordement et l'identité des marchandises transbordées avec celles du chargeur ; et le juge du fond apprécie souverainement, d'après les documents produits, si cette preuve est suffisamment établie.

II. — Le moyen tiré d'une clause du connaissement exonérant l'armateur des fautes du capitaine, étant mélangé de fait et de droit, ne peut être proposé pour la première fois devant la Cour de cassation.

Cie DES MESSAGERIES MARITIMES c. BANAN ET AUTRES.

La Cour d'appel de Nouméa avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant, en ce qui concerne les condamnations prononcées par le jugement entrepris contre la Compagnie des Messageries Maritimes au profit des sieurs Banan et Cie, Savès et Grosbois, A. Unger, Th. Tommassini, Cartal et Cie, et P. Evenas, que l'appel est régulier en la forme et a été interjeté dans les délais voulus par la loi ;

Considérant, en ce qui concerne les dispositions du jugement dont il s'agit, relatives aux sieurs Barrère de Haut, Maëstracci et Fournier, que l'objet de leur demande est inférieur à 1.500 fr. ; qu'aux termes de l'article 3 du décret du 26 octobre 1882, le Tribunal de commerce de Nouméa connaît en premier et dernier ressort de toutes les affaires jusqu'à concurence de cette somme, que le jugement dont appel a été par conséquent mal à propos qualifié en premier ressort à l'égard des trois intimés ci-dessus désignés et que cette fausse qualification ne saurait justifier un appel qui, par le fait même de la loi, doit être déclaré irrecevable ;

Au fond :

Considérant que le premier juge a fait une saine appréciation des faits en estimant que le certificat de la douane de Sydney, produit par les Messageries Maritimes, pour décliner sa responsabilité, certificat dont il résulte que 4.744 colis ont été transbordés du vapeur *Calédonien* sur le vapeur *Fiado* en partance pour Nouméa, n'était pas une preuve suffisante pouvant suppléer au défaut de connaissement, car il ne saurait résulter nécessairement de ses termes que les marchandises transbordées sont bien celles que réclament les intimés ;

Considérant que la Compagnie des Messageries Maritimes,

Digitized by Google

en même temps que des bordereaux ou bulletins de réception qui mentionnent effectivement les marchandises des intimés et qui sont signés « Smith » et « Sommer », produit un télégramme émanant de l'agent de la maison Jouve à Sydney, lequel télégramme déclare : « bordereaux signés Smith-Sommer, certifient réception marchandises sur *Fiado* » ;

Mais considérant que les affirmations de ce télégramme ne sauraient prévaloir contre les énonciations des bordereaux eux-mêmes, énonciations dont il résulte que les colis ont été livrés à l'agence de la Compagnie des Messageries à Sydney, mais non qu'ils ont été embarqués sur le *Fiado* ;

Considérant que si, en droit, à défaut de connaissement, le chargement peut s'établir par tous moyens de preuves, ces preuves n'existent pas dans l'espèce ;

Considérant qu'on doit d'autant moins les reconnaître comme existantes que certaines marchandises, présumées comme celles dont il s'agit ici embarquées sur le *Fiado*, sont parvenues un mois après à Nouméa par le paquebot *Ville de la Ciotat*, fait qui n'est pas nié par la Compagnie des Messageries Maritimes ;

Considérant, en conséquence, que la Compagnie des Messageries Maritimes, ne justifiant pas qu'elle ait transbordé du paquebot *Calédonien* sur le vapeur *Fiado* les marchandises réclamées, ne peut invoquer la perte de ce dernier navire pour l'extinction de l'obligation contractée par elle ;

Considérant que la Compagnie des Messageries Maritimes est d'autant plus en faute que, quelque latitude qu'elle se soit réservée dans les contrats au sujet des transbordements, la loi ne semble vouloir les autoriser que dans le cas de force majeure ; que, malgré les quarantaines imposées au *Calédonien* dans les ports d'Australie, il ne ressort pas de l'examen des faits que ce navire ait été dans l'impossibilité absolue de continuer son voyage jusqu'à Nouméa ; qu'en tous les cas, le *Tanaïs*, navire annexe de la Compagnie, était tout indiqué pour prendre les marchandises destinées à la Nouvelle-Calédonie et que la Compagnie s'étant décidée à employer un navire étranger, n'offrant pas la même sécurité que ses propres navires, avait la stricte obligation de prendre les précautions toujours nécessaires, mais impérieuses dans l'espèce, qu'édicte la loi, et de se mettre en mesure, par l'établissement de connaissements réguliers, de justifier en cas

Digitized by Google

d'accidents, du sort subi par les marchandises à elle confiées ;

Adoptant, au surplus, les motifs du premier juge en ce qu'ils n'ont rien de contraire aux considérants du présent arrêt ;

Par ces motifs,

Déclare l'appel irrecevable en ce qui concerne les dispositions relatives aux demandes formées par les sieurs Barrère de Haut, Maëstracci et Fournier ;

En ce qui concerne toutes autres dispositions, reçoit l'appel,

Dit qu'il a été bien jugé, mal appelé ;

Confirme purement et simplement le jugement du Tribunal de commerce en date du 4 août 1898, dont appel ;

Dit en conséquence, qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne la Compagnie des Messageries Maritimes en tous les frais et dépens de première instance et d'appel ».

Du 3 décembre 1898. — Prés. : M. Olivaint ; M. Gleizes, subst. ; plaid. : Mes. Colardeau et Evenas, défenseurs.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur le premier moyen :

Attendu que devant la Cour d'appel de Nouméa la Compagnie des Messageries Maritimes n'excipait pas de l'article 8 de ses connaissements pour soutenir que la remise à Jouve et Cie des marchandises débarquées du *Calédonien* à Sydney l'avait déchargée de toute responsabilité ultérieure vis-à-vis des propriétaires du chargement ; qu'elle maintenait uniquement que les colis dont la valeur était réclamée par Banan et consorts avaient bien été transbordés sur le *Fiado* et qu'à l'appui de cette prétention elle invoquant divers actes et pièces énoncés en ses conclusions ;

Attendu qu'en décidant, en cet état du débat, par appréciation des documents qui lui étaient soumis, que la demanderesse ne justifiait pas du transbordement sur le navire de Jouve et Cie des marchandises faisant l'objet du litige, l'arrêt attaqué n'a violé ni l'article 1134 du Code civil ni les autres articles visés au premier moyen ;

Sur le deuxième moyen :

Digitized by Google

Attendu qu'il ne résulte ni des qualités, ni des motifs de l'arrêt attaqué que, soit en première instance, soit en appel, la Compagnie des Messageries Maritimes ait invoqué l'article 2 de ses connaissements pour prétendre que, s'étant par cet article exonérée des fautes ou négligences quelconques du capitaine, elle ne pouvait, si des fautes avaient été commises dans le transbordement du chargement du *Calédonien* sur le *Fiado*, en être déclarée responsable ; qu'ainsi le deuxième moyen est nouveau et qu'étant mélangé de fait et de droit, il ne peut être soumis pour la première fois à la Cour de cassation ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que si les premiers juges avaient prononcé condamnation contre la Compagnie des Messageries Maritimes en tous frais et dépens, y compris les droits d'enregistrement sur pièces produites ou à produire, l'arrêt attaqué, sur les conclusions de Banan et consorts et conformément aux termes mêmes de ces conclusions, a condamné simplement la même Compagnie en tous frais et dépens de première instance et d'appel ; que le troisième moyen manque donc en fait ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt rendu le 3 décembre 1898 par la Cour d'appel de Nouméa ».

Du 3 février 1904. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, premier prés. ; M. Durand, rapp ; M. Sarrut, av. gén. ; Mes. Sabatier et Clément avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Nouméa, confirmé par l'arrêt frappé de pourvoi, du 4 août 1898, ce Rec., XIV, p. 521.

Voyez la note sous l'arrêt suivant.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION (Chambre civile)

3 février 1904

Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine. — Connaissement. Capitaine. Faute. Armateur. Clause d exonération. Pourvoi en cassation. Moyen nouveau. Mélange de fait et de droit. Irrecevabilité. — Enregistrement. Loi du 22 frimaire an VII. Dérogation. Faute d'une partie. Jugement. Pièces. Enregistrement à sa charge. Nécessité d'une faute entraînant dommages-intérêts. Défense en justice. Droit. Absence de mauvaise foi du défendeur. Dépens. Condamnation. Enregistrement des pièces. Impossibilité de le mettre à sa charge.

Navires : « Caiédonien » et « Fiado ».

I. — Lorsque le transporteur prétend avoir usé de la faculté de transbordement que lui concédait le connaissement pour charger les marchandises sur un navire qui a péri par fortune de mer, il doit prouver le fait du transbordement et l'identité des marchandises transbordées avec celles du chargeur; et le juge du fond apprécie souverainement, d'après les documents produits, si cette preuve est suffisamment établie.

II. — Le moyen tiré d'une clause du connaissement exonérant l'armateur des fautes du capitaine, étant mélangé de fait et de droit, ne peut être proposé pour la première fois devant la Cour de cassation.

III. — Si, par dérogation à l'article 31 de la loi du 22 frimaire an VII, les juges peuvent en certains cas et à raison d'une faute commise par une partie, mettre à la charge de celle-ci l'enregistrement des actes produits au cours du litige, ce ne peut être qu'à la condition de constater une faute suffisamment caractérisée pour justifier une condamnation à des dommages-intérêts

Or, la défense en justice est un droit dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi, ou une erreur grossière équipollente au dol.

Digitized by Google

En conséquence le juge ne peut comprendre dans les dépens mis à la charge du défendeur qui succombe les droits d'enregistrement sur pièces produites ou à produire en motivant uniquement cette condamnation sur la résistance du défendeur.

Cie DES MESSAGERIES MARITIMES c. BARRÈRE DE HAUT ET Cie.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le premier moyen :

Attendu que, devant le Tribunal de commerce de Nouméa, la Compagnie des Messageries Maritimes n'excipait pas de l'article 8 de ses connaissements pour prétendre que la remise à Jouve et Cie des marchandises débarquées du *Calédonien* à Sydney l'avait déchargée de toute responsabilité ultérieure vis-à-vis des propriétaires du chargement ; qu'elle maintenait uniquement, en se fondant sur un certificat de la douane de Sydney, que les colis dont la valeur était réclamée par Barrère de Haut, Maëstracci et Fournier avaient été transbordés sur le *Fiado* ; que, si elle invoquait le dit article, c'était seulement pour soutenir qu'en transbordant sur ce navire le chargement du *Calédonien* elle n'avait fait qu'user d'un droit dont il portait réserve ; que, dès lors, en décidant en cet état du débat, par une appréciation qu'il lui appartenait de faire, que le document produit par la demanderesse était insuffisant pour établir que les marchandises objet du litige avaient été comprises dans le transbordement opéré sur le *Fiado*, le jugement attaqué n'a violé ni l'article 1134 du Code civil, ni les autres articles visés au premier moyen ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu qu'il ne résulte ni des qualités ni des motifs du jugement attaqué, que, devant le Tribunal de commerce de Nouméa, la Compagnie des Messageries Maritimes ait invoqué l'article 2 de ses connaissements pour prétendre que, s'étant, par cet article, exonérée des fautes ou négligences quelconques du capitaine, elle ne pouvait, si des fautes avaient été commises dans le transbordement du chargement du *Calédonien* et du *Fiado*, en être déclarée responsable ; qu'ainsi le deuxième moyen est nouveau et qu'étant mélangé de fait et de droit, il ne peut être soumis pour la première fois à la Cour de cassation ;

Digitized by Google

Rejette le premier et le deuxième moyen :

Mais sur le troisième moyen : vu l'article 130 du Code de procédure civile ;

Attendu que si, par dérogation à l'article 31 de la loi du 22 frimaire an VII, les juges peuvent en certains cas et à raison d'une faute commise par une partie, mettre à la charge de celle-ci l'enregistrement des actes produits au cours du litige, ce ne peut être qu'à la condition de constater une faute suffisamment caractérisée pour justifier une condamnation à des dommages-intérêts ;

Attendu cependant que Tribunal de commerce de Nouméa a condamné la Compagnie des Messageries Maritimes « en tous frais et dépens y compris les droits d'enregistrement sur pièces produites ou à produire » en motivant uniquement cette condamnation sur la résistance de la Compagnie, alors que la défense en justice est un droit, dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi, ou, du moins, un fait d'erreur grossière équipollente au dol ; qu'en statuant comme il l'a fait, sur ce point, le Tribunal, en conséquence, n'a pas légalement justifié sa décision et a violé l'article ci-dessus visé ;

Par ces motifs,

Casse et annule le jugement rendu entre les parties par le Tribunal de commerce de Nouméa le 4 août 1898, mais seulement sur le chef portant condamnation de la Compagnie des Messageries Maritimes en tous frais et dépens, y compris les droits d'enregistrement sur pièces produites ou à produire et renvoie devant la Cour d'Aix. »

Du 3 février 1904. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, premier prés. ; M. Durand, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Me Sabatier avocat.

Observations. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Nouméa cassé par le présent arrêt, du 4 août 1898, ce Rec., XIV, p. 521. Appel avait été interjeté de ce jugement, mais par arrêt du 3 décembre 1898, la Cour de Nouméa avait déclaré l'appel irrecevable en ce qui concerne Barrère de Haut et Cie. Voyez cet arrêt, *suprà*, p. 661.

Voyez conf. les deux arrêts suivants.

Sur la preuve du transbordement, voyez le jugement du Tribunal de commerce de la Seine, rendu à propos du même

Digitized by Google

sinistre maritime, du 17 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 644 et la doctrine en note.

Sur les pouvoirs d'appréciation du juge du fond au point de vue de la preuve d'un fait, comp. Cassation, 16 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 329 ; 9 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 481.

II. — Voyez conf. l'arrêt suivant.

Sur l'irrecevabilité en cassation des moyens nouveaux tirés d'une clause d'exonération du connaissement, voyez conf. Cassation, 15 juillet 1896. ce Rec., XII, p. 133. Sur le principe général, voyez Cassation, 16 janvier 1895, *ibid.*, X, p. 561.

Dans d'autres affaires nées du même sinistre maritime, la compagnie de navigation défenderesse avait invoqué la clause d'exonération des fautes du capitaine. Voyez les arrêts rapportés *infrà*, et les notes.

III. — Il est de jurisprudence constante que la défense en justice constitue un droit dont l'exercice ne dégénère en faute pouvant donner ouverture à des dommages-intérêts que s'il constitue un acte de malice ou de mauvaise foi, ou au moins une erreur grossière équipollente au dol ; à défaut de la constatation de ce dol, le jugement qui condamne le défendeur à des dommages-intérêts pour sa seule résistance doit être cassé. Voyez Cassation, 8 juin 1891, ce Rec., VII, p. 8 et la jurisprudence en note ; 10 février 1897, *Dalloz*, 98, 1, 22; *Sirey*, 99, 1, 44.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION (Ch. civile).

3 février 1904

Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du tranbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine. — Connaissement. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Fautes. Clause inapplicable. Débarquement. Absence de récolement. Connaissement dressé au port de charge. Cargaison conforme. Présomption. — Cassation. Arrêt. Partie condamnée. Paiement des condamnations. Réserves de pourvoi. Réception de la grosse de l'arrêt et des connaissements. Pourvoi en cassation. Recevabilité.

Navires « Calédonien » et « Fiado ».

I. — Lorsque le transporteur prétend avoir usé de la faculté de transbordement que lui concédait le connaissement pour charger les marchandises sur un navire qui a péri par fortune de mer, il doit prouver le fait du transbordement et l'identité des marchandises transbordées avec celles du chargeur ; et le juge du fond apprécie souverainement, d'après les documents produits, si cette preuve est suffisamment établie.

II. — La clause du connaissement aux termes de laquelle l'armateur ne répond pas des fautes du capitaine, ne s'applique pas aux fautes qui ont pu être commises lors du transbordement par les agents de l'armateur qui se sont substitués au capitaine pour préparer ce transbordement en affrétant un navire à cet effet, et ont assumé la charge du débarquement des marchandises, en dehors de l'intervention du capitaine.

En l'état de cette substitution complète pour le débarquement, les agents de l'armateur sont présumés avoir trouvé et pris le chargement tel qu'il était attesté par les connaissements dressés au port d'embarquement, s'ils n'ont fait procéder, lors du débarquement, à un récolement constatant un déficit.

III. — La partie qui a payé le montant des condamna-

Digitized by Google

tions prononcées contre elle, déclarant ne le faire qu'après commandement comme contrainte et forcée et sous réserve de pourvoi en cassation, est recevable à se pourvoir ensuite.

Et la remise qui lui est faite de la grosse de la décision rendue contre elle et des connaissements formant le titre de son adversaire, étant la suite de ce paiement, bénéficie des réserves qui l'ont accompagné et ne rend pas, par suite, la partie non recevable à se pourvoir en cassation.

Cie DES MESSAGERIES MARITIMES C. LA FONCIÈRE.

La Cour d'appel de Nouméa avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

En ce qui touche la fin de non recevoir concernant le défaut de qualité de la Compagnie des Messageries maritimes :

Considérant que si la clause de l'article 2 des connaissements qui exonère la Compagnie des Messageries des fautes ou négligences du capitaine, est valable; c'est à la condition qu'une faute ou négligence quelconque ait dans le cours du voyage été relevée à la charge du capitaine; qu'en effet, si en présence d'une jurisprudence constante, décidant que la stipulation d'exonération ne décharge pas seulement l'armateur des fautes nautiques du capitaine, mais l'exonère encore de toutes les fautes quelconques de celui-ci, sans qu'il y ait à distinguer entre les actes de commandement et ceux accomplis par le capitaine, comme mandataire commercial de l'armateur, c'est à la condition que ce dernier ne se soit en aucune circonstance substitué lui-même au capitaine ; qu'il serait, en effet inique que l'armateur puisse ainsi s'exonérer à l'avance de la responsabilité des fautes commises par lui-même ou ses agents ;

Or, considérant, dans l'espèce, qu'il n'est pas dénié et qu'il résulte, en outre, des documents versés au procès qu'à l'arrivée à Sydney du paquebot *Calédonien*, la Compagnie des Messageries s'est par ses propres agents, occupée seule, à l'exclusion du capitaine, des opérations de déchargement des marchandises destinées à Nouméa ; que seule, par ses mêmes agents, elle a accompli les formalités nécessaires pour obtenir du Consulat français l'autorisation de ne pas

Digitized by Google

faire continuer au *Calédonien* son voyage à Nouméa, qu'elle seule par les mêmes agents s'est occupée de l'affrètement du navire *Fiado*, en vue du transport à Nouméa des marchandises destinées à la Nouvelle-Calédonie ; qu'enfin c'est encore la Compagnerie des Messageries elle-même, toujours par ses agents de Sydney, qui s'est occupée des opérations de transbordement à bord du *Fiado* d'une parties des marchandises débarquées du navire le *Calédonien* ; que si donc la Compagnie des Messageries, ainsi que cela résulte des documents du procès, s'est dans toutes les opérations sus indiquées substituée au capitaine, elle ne saurait aujourd'hui, pour se décharger de la responsabilité de ses actes, invoquer l'art. 2 des connaissements dont s'agit ;

En ce qui touche le fond du procès, aussi bien que le défaut de qualités de la Compagnie demanderesse La Foncière :

Considérant que le sieur Saint-Georges, destinataire des 37 colis embarqués à Marseille sur le navire *Calédonien*, ainsi que cela résulte des connaissements figurant au dossier, n'ayant pas reçu ses marchandises, a, par acte d'huissier en date du 15 mars, fait sommation à la Compagnie des Messageries maritimes d'avoir à livrer les marchandises parties le 2 janvier 1898 à destination de Nouméa, que la Compagnie des Messageries, ayant par lettre en date du 15 avril 1898, répondu que les dites marchandises transbordées à Sydney sur le navire *Fiado* avaient péri avec le navire, le sieur Saint-Georges s'est alors adressé à la Compagnie La Foncière qui a remboursé le montant de l'assurance contractée au profit du destinataire ;

Considérant que la Compagnie La Foncière, agissant aux lieu et place du destinataire désintéressé, réclame à la Compagnie des Messageries le paiement des 37 colis chargés sur le *Calédonien* à destination de St.-Georges à Nouméa ; qu'elle produit à l'appui de sa demande : 1° une police d'assurance en date du 1er juin 1894; 2° un acte en date du 28 juillet 1898, par lequel St.-Georges déclare faire à la dite Compagnie La Foncière délaissement des colis réclamés et la subroger dans tous ses droits et recours ; 3° un certificat en date du 17 mars 1899 du même Saint-Georges, déclarant reconnaître avoir, le 26 Mai 1898, reçu de la dite Compagnie La Foncière la somme de 40.400 fr., représentant la valeur assurée de ses marchandises chargées sur le *Calédonien* ; les dits actes à enregistrer ;

Digitized by Google

Considérant qu'il résulte des feuilles de pointage produites au dossier, aussi bien que d'un reçu signé du représentant de la maison Jouve à Sydney, que 4.922 colis destinés à Nouméa, parmi lesquels figurent 35 des 37 colis appartenant à Saint-Georges ont été, par les soins des agents de la Compagnie des Messageries, débarqués du navire *Calédonien* et remis au représentant de la maison Jouve pour être transportés à Nouméa par le navire *Fiado* ; que cependant, ainsi qu'il appert d'un certificat de la douane de Sydney, 4.744 colis provenant du navire *Calédonien*, ont été seulement embarqués sur le navire *Fiado*, sans que la Compagnie des Messageries ait pris soin de réclamer du capitaine de ce navire aucun connaissement ; qu'il reste donc 178 colis dont le transbordement sur le *Fiado* n'est pas démontré, et parmi lesquels il n'est pas démontré non plus que les colis du sieur Saint-Georges ne figurent point ;

Considérant que, si la preuve du chargement peut, en l'absence de connaissements, résulter de tous autres documents soumis à l'appréciation des juges, il y a lieu, en l'espèce, de reconnaître que les documents fournis par la Compagnie des Messageries maritimes sont insuffisants pour effectuer cette preuve ;

Considérant que de tout ce qui précède il résulte que la Compagnie des Messageries maritimes, s'est, par ses propres agissements, rendue coupable de négligence grave envers le destinataire Saint-Georges ;

Et considérant que ce dernier ayant été désintéressé par la Compagnie d'assurance La Foncière, ainsi qu'il appert des documents sus-visés, c'est à bon droit que, se trouvant de plein droit subrogée dans les droits et actions du destinataire Saint-Georges, elle s'est, à son tour, adressée à la Compagnie des Messageries maritimes ;

Par ces motifs,

Confirme et condamne, en conséquence, la Compagnie des Messageries maritimes à payer à la Compagnie d'assurance La Foncière la somme de 40.400 avec les intérêts de droit ;

La condamne, en outre, à l'amende et aux dépens de première instance et d'appel. »

Du 14 janvier 1901. — Prés. : M. Fabre, prés.; M. Delprat, subst. ; plaid. : Mes Colardeau et Brajeul, avocats.

Digitized by Google

Sur pourvoi :

ARRÊT

« La Cour,

Sur la fin de non recevoir opposée au pourvoi :

Attendu que suivant acte reçu porté au pied de la grosse de l'arrêt attaqué la Compagnie des Messageries maritimes a versé le 14 février 1901 à la Compagnie d'assurances La Foncière la somme de 46.987 fr. 95 formant le montant en principal et intérêts des condamnations prononcées contre elle tant par le dit arrêt que par les décisions rendues entre les mêmes parties qui l'avaient précédé ; que dans ce reçu il est déclaré par la demanderesse qu'elle n'a effectué ce paiement qu'après commandement, comme contrainte et forcée, et qu'elle se réservait formellement de se pourvoir par toutes voies de droit, notamment par le recours en cassation, contre toutes dispositions de cet arrêt et des dites décisions lui faisant grief ;

Attendu que la remise qui lui a été faite le même jour par la Foncière des connaissements des marchandises adressées à St. Georges, ainsi que de la grosse de l'arrêt attaqué et des grosses et expéditions des autres décisions, était la suite et la conséquence du paiement qu'elle avait ainsi opéré ; que, dès lors, cette remise bénéficie de la déclaration et des réserves qui ont accompagné ce paiement ;

Rejette la fin de non recevoir et statuant sur le pourvoi,

Sur le premier moyen :

Attendu que si le propriétaire d'un navire peut valablement stipuler qu'il ne répondra pas des fautes du capitaine, il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que, dans l'espèce, les fautes qui ont pu être commises lors du transbordement sur le *Fiado* du chargement du *Calédonien* ne sont pas imputables au capitaine de ce dernier navire ;

Attendu, en effet, qu'il est déclaré par cet arrêt que c'est la Compagnie des Messageries maritimes qui, par ses propres agents, a fait rompre à Sydney le voyage du *Calédonien* ; que c'est elle qui a affrété le *Fiado* pour le transport à Nouméa des marchandises destinées à la Nouvelle-Calédonie ; que c'est elle qui, par les mêmes agents, s'est occupée seule, à l'exclusion du capitaine, des opérations de débarquement de ces marchandises ;

Attendu que vainement le pourvoi allègue que, suivant constatation du même arrêt, 35 seulement des 37 colis en

Digitized by Google

litige ayant été remis à l'armateur du *Fiado*, il n'y aurait pas eu, pour deux au moins de ces colis, reprise en charge par la Compagnie ;

Attendu que les déclarations de la Cour de Nouméa sont précises et formelles ; qu'aux termes de ces déclarations la demanderesse s'était substituée complètement au capitaine du *Calédonien* pour le débarquement des marchandises ; qu'en conséquence, en l'absence de tout récolement constatant un déficit, elle ne peut qu'être présumée avoir trouvé et pris le chargement tel qu'il était attesté par les connaissements au port d'embarquement ;

Attendu que, dès lors, en déclarant que, dans les circonstances par lui relevées, la Compagnie des Messageries maritimes n'était pas fondée à invoquer la clause d'exonération inscrite dans l'art. 2 de ses connaissements, l'arrêt attaqué n'a pas violé les dispositions de loi invoquées par le premier moyen :

Sur le deuxième moyen :

Attendu que, devant la Cour d'appel de Nouméa, la Compagnie des Messageries maritimes n'excipait pas de l'art. 8 de ses connaissements pour prétendre que la remise à Jouve et Cie des marchandises débarquées du *Calédonien* à Sydney l'avait déchargée de tout responsabilité ultérieure vis-à-vis des propriétaires du chargement; qu'elle maintenait uniquement, au fond, que les colis dont la valeur était réclamée par la Compagnie la Foncière avaient été transbordés sur le *Fiado*, sans que dans le transbordement il eût été commis aucune faute pouvant engager sa responsabilité envers le destinataire; que, dès lors, en présence de ces conclusions, en déclarant, par appréciation des documents de la cause, que la demanderesse ne faisait pas preuve que les colis en litige se trouvaient parmi les 4.744 qui, sur les 4.922 remis à Jouve et Cie, avaient, d'après ses constatations, été rembarqués sur le *Fiado*, l'arrêt attaqué n'a violé ni l'article 1134 du Code civil ni les autres articles visés au deuxième moyen ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt rendu le 14 janvier 1901, par la Cour d'appel de Nouméa. »

Du 3 février 1904. — Près. : M. Ballot-Beaupré, premier prés. ; M. Durand, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Mes Sabatier et Gosset, avocats.

Digitized by Google

Observations. — I. — Voyez la note sous l'arrêt précédent, *suprà*, p. 666.

II. — La Cour de Nouméa a rendu, dans une affaire née du même sinistre maritime, un arrêt aux termes duquel, les agents terrestres de l'armateur n'ayant pas d'après elle substitué leur propre responsabilité à celle du capitaine, la clause d'exonération doit s'appliquer intégralement. Voyez Nouméa, 25 juillet 1903, ce Rec., XIX, p. 524 et la jurisprudence en note.

III. — Voyez cassation, 20 mars 1889, *Sirey*, 90, 1, 15. Comp. cassation, 26 mai 1894, *ibid.*, 94.1.265.

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

3 février 1904

Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Défectuosité. Individualisation des marchandises non prouvée. Responsabilité du transporteur. Condamnation justifiée. Clause de transbordement. Juge du fait. Appréciation. Restriction en cas de force majeure. Non lieu à cassation. — Connaissement. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Fautes. Clause inapplicable. — Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvais arrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie. Application. Motifs de l'assignation en garantie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire. — Armateur. Marchandise non reçue. Irresponsabilité. Arrêt. Colis. Perte. Armateur. Responsabilité. Colis non reçu. Conclusions. Rejet de toute la demande. Condamnation générale. Cassation de l'arrêt. — Cassation. Chargeur. Demande principale. Armateur. Transbordement. Action en garantie. Subordination. Cassation. Portée générale.

Navires : « Calédonien » et « Fiado ».

I. — Lorsque le transporteur prétend avoir usé de la

Digitized by Google

faculté de transbordement que lui concédait le connaissement pour charger les marchandises sur un navire qui a péri par fortune de mer, il doit prouver le fait du transbordement et l'identité des marchandises transbordées avec celles du chargeur ; et le juge du fond, en appreciant que le débarquement et le rembarquement des marchandises a été opéré d'une façon tellement défectueuse que l'armateur ne peut apporter la preuve de la réalité du transbordement pour la totalité des marchandises et de leur individualisation, justifie légalement la condamnation du transporteur comme responsable de ces marchandises.

Il importe peu dès lors que, dans un autre motif, le juge ait déclaré que, malgré la clause du connaissement accordant la faculté de transbordement en tout temps, l'exercice de cette faculté était subordonné à la survenance d'un cas de force majeure.

II. — La clause du connaissement aux termes de laquelle l'armateur ne répond pas des fautes du capitaine, ne s'applique pas aux fautes qui ont pu être commises lors du transbordement par les agents de l'armateur qui se sont substitués au capitaine pour préparer ce transbordement en affrétant un navire à cet effet et ont assumé la charge du débarquement et du rembarquement des marchandises, en dehors de l'intervention du capitaine.

III. — S'il n'est pas permis aux juges de substituer une autre demande à celle qui est portée devant eux, il ne leur est pas interdit, quant à la demande même dont ils sont saisis, de puiser les motifs de leur décision dans les divers éléments du débat, lors même que les faits sur lesquels ils s'appuient n'ont pas été spécialement invoqués par les parties dans leurs conclusions.

Ainsi, lorsque, pour accueillir la demande en garantie formée par la compagnie de navigation, responsable envers le chargeur, à l'encontre de l'armateur du navire sur lequel les marchandises ont été transbordées, les premiers juges se sont fondés sur l'excès de chargement de ce navire et le mauvais arrimage des marchandises, et qu'en appel les conclusions de l'armateur ont porté sur les mêmes points, la Cour d'appel peut motiver son arrêt de confirmation sur l'écart existant, d'après les documents produits, entre le nombre de colis remis à l'armateur et le nombre rembarqué sur son navire.

Digitized by Google

Il en est ainsi alors surtout que dans son assignation la compagnie de navigation concluait à ce que l'armateur fût tenu de l'indemniser de toutes les condamnations prononcées contre elle au profit des chargeurs, et que c'est précisément faute de justifier du transbordement qu'elle a été elle-même déclarée responsable envers les chargeurs.

Il importe peu que la compagnie ait dit, dans les motifs de son assignation en garantie, que les marchandises « avaient été transbordées et chargées sur ce navire » ; la prise en charge par l'armateur étant la condition même de sa responsabilité, cette allégation ne peut avoir les caractères d'un aveu judiciaire.

IV. — L'armateur ne peut être rendu responsable de la perte d'une marchandise qui ne lui a pas été livrée.

En conséquence, doit être cassé l'arrêt qui, après avoir constaté que, sur l'ensemble des colis dont la perte est imputable à l'armateur, il en est un qui ne lui a pas été remis, le condamne cependant à payer la valeur de tous les colis, sous prétexte qu'il n'a pas conclu éventuellement à une restriction de la demande formée contre lui.

Il en est ainsi alors surtout que l'armateur concluait d'une façon générale au rejet de cette demande, la contestation de l'ensemble impliquant contestation de toutes ses parties.

Et la condamnation étant prononcée pour la valeur globale de tous les colis, doit être cassée pour le tout.

V. — Il existe un lien nécessaire de dépendance et de subordination entre la demande principale du chargeur à l'encontre de la compagnie de navigation qui a pris charge des marchandises et la demande en garantie formée par celle-ci à l'encontre de l'armateur du navire sur lequel les marchandises ont été transbordées.

En conséquence, la cassation de la décision sur la demande en garantie entraîne la cassation de la décision sur la demande principale.

Cie DES MESSAGERIES MARITIMES C. DE BÉCHADE ET JOUVE ET Cie.

La Cour d'appel de Nouméa avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

I. — Sur l'appel des Messageries Maritimes :

Digitized by Google

Considérant, en fait, qu'il est admis par la Compagnie appelante que les sieurs de Béchade et Lerrant étaient destinataires d'une certaine quantité de marchandises, chargées sur le paquebot *Calédonien* des Messageries Maritimes, lequel est parti de Marseille le 22 janvier 1898 ; que ce paquebot est arrivé en retard à Albany et aux escales suivantes et s'est arrêté à Sydney, renonçant ainsi à terminer son voyage ; qu'il a été traité avec la maison Jouve et Cie à cette fin que les marchandises à destination du port de Nouméa, au nombre desquelles se trouvaient les colis réclamés par les sieurs de Béchade et Lerrant, fussent amenées à ce port par leur vapeur *Fiado* ; que ce vapeur n'est jamais arrivé à Nouméa et doit être consideré comme ayant péri en mer ; que les sieurs de Béchade et Lerrant ont fait sommation à la Compagnie des Messageries Maritimes de leur livrer les marchandises ci-après désignées, et pour lesquelles ils étaient porteurs de connaissements ; de Béchade, marque G. D. B. Nouméa, nos 541-555, 15 câbles fil de fer ; Lerrant, nos 2.145-2.146, deux caisses chapellerie, nos 2.147-2.148, deux caisses tissus, marquées J. L. P. Nouméa ; que, la délivrance demandée étant impossible, les sieurs de Béchade et Lerrant ont introduit la présente instance ayant pour but la condamnation des Messageries Maritimes en une somme de 6.204 fr. 04 à payer au premier de ces négociants, et celle des mêmes Messageries Maritimes en une somme de 155 fr. 45 à payer au second ;

1° De la mise hors de cause de la Compagnie et de la responsabilité du capitaine :

Considérant qu'à cette demande, la Compagnie appelante oppose d'abord que le capitaine seul du *Calédonien* a qualité pour défendre au présent procès ;

Considérant, qu'en effet, aux termes de l'article 2 de ses connaissements, la Compagnie déclare ne pas répondre des fautes de ses capitaines ;

Considérant que cette clause est valable, toute rigoureuse qu'elle soit, qu'elle ne l'est cependant que s'il est démontré que l'armateur n'a pas, soit personnellement, soit par ses agents, contribué à la faute commise ; qu'il est inadmissible, en effet, que l'on puisse, par une convention quelconque, se mettre à l'abri de ses faits personnels ;

Or, considérant qu'en fait la Compagnie a reçu du capitaine le chargement destiné à Nouméa ; qu'elle s'est. par ses agents, substituée à lui pour traiter avec la maison Jouve ;

Digitized by Google

qu'elle a assumé pour elle-même l'exécution de ses engagements et qu'elle est restée ainsi seule obligée à l'égard des chargeurs ; que nulle part n'apparaît l'intervention du capitaine dans les négociations relatives au transbordement, pendant que le sieur Blanc, agent des Messageries Maritimes à Sydney, traitait avec la maison Jouve pour la mise à bord du vapeur *Fiado* appartenant à cette dernière maison, des colis à destination du port de Nouméa, et, s'entendait avec le Consulat général de France à Sydney, pour obtenir les autorisations nécessaires ; que, dans ces conditions, l'argument est inopérant, et que c'est à bon droit que la Compagnie a été mise en cause ;

Adoptant, au surplus, sur ce point, les motifs des premiers juges en tant que de besoin et en ce qu'ils ne sont pas contraires aux présents ;

2° De la clause d'exonération contenue au connaissement sous l'article 8 :

Considérant que cette clause est valable comme la précédente, mais seulement s'il est démontré qu'elle n'a été mise en jeu que dans le cas de force majeure ; que cette circonstance ne saurait être invoquée dans l'espèce ; qu'il est constant, en effet, que le *Calédonien* n'avait subi aucune avarie, qu'il pouvait continuer son voyage ; que ce paquebot, ne reprenant la mer que le 11, pouvait, en abrégeant la durée de son séjour à Nouméa, être de retour à Sydney le 20 du mois de février 1898, ainsi que le fait ressortir le Consulat général de France dans sa réquisition ; que n'ayant pas été retenu à Adélaïde, port où la quarantaine a été ordonnée, il a pu successivement, en observant les prescriptions sanitaires, gagner Melbourne, puis Sydney, qu'il n'y avait donc aucune raison valable qui l'obligeât à ne pas continuer sa route dans les mêmes conditions au lieu de rester inutilement à la quarantaine de Sydney, sous de simples prétextes sans valeur, comme celui tiré de l'insuffisance des installations sanitaires à Nouméa, que c'est seulement l'agent de la Compagnie qui a cru devoir obtenir du Consul général de France à Sydney le retrait de sa réquisition du 11 février 1898 et l'autorisation d'assurer le service postal par des moyens différents ;

Considérant enfin que les opérations dont l'agent de la Compagnie a assumé la charge, ont été faites de la façon la plus défectueuse et dans de telles conditions de légèreté et d'insouciance que la Compagnie appelante ne peut même

Digitized by Google

apporter la preuve de la réalité du transbordement pour le total des colis qui lui étaient confiés, et ne peut davantage les individualiser par ses propres moyens, ainsi qu'il résultera de l'examen ci-après de la demande en garantie ;

II. — Sur l'appel de A. Jouve et Cie :

Considérant qu'il résulte d'un certificat de la douane de Sydney, signé Baxter, du 22 mars 1898, que 4.744 colis ont été transbordés du *Calédonien* sur le vapeur *Fiado* ; qu'il résulte, au contraire, d'un reçu signé Payer, pour Jouve et Cie, daté à Sydney le 1er février 1898, que 4.923 colis dont les marques, nombres et remarques doivent se retrouver sur les feuilles de pointage annexées, ont été reçus des Messageries Maritimes pour être emmagasinés jusqu'au chargement et convoyés par vapeur *Fiado* ou quelque autre ; que parmi ces 4.923 colis, réduits à 4.922 par la soustraction d'une caisse embarquée par erreur et qui était destinée à Sydney, figurent les colis réclamés, sauf une caisse appartenant à Lerrant, no 2.148 J. L. P. ; que c'est donc à bon droit que Jouve et Cie ont été appelés en cause ; que si, d'une part, en effet, les marchandises appartenant au sieur Lerrant n'ont pas toutes été remises à l'agent de la maison Jouve par la Compagnie des Messageries Maritimes, il n'en est pas moins constant que de ceux qui ont été l'objet de cette remise, aucun n'est parvenu à Nouméa ; que Jouve n'apporte pas la preuve que les colis réclamés figurent parmi les 4.744 transbordés et qui ont péri en mer ; que si donc il n'encourt aucune responsabilité pour ceux qui ont péri, comme il pourrait soutenir qu'il n'est pas comptable de celui qui semble ne pas lui avoir été remis, il doit l'être, au contraire, de tous ceux qu'il a reçus et qu'il ne prouve pas avoir été embarqués ; qu'il y a donc lieu d'admettre, en l'absence de conclusions sur la restriction possible à propos du colis Lerrant 2.148, la demande en garantie des Messageries Maritimes telle qu'elle se présente ;

Considérant enfin que les considérations qui précèdent rendent surabondante la discussion des termes de la requête d'appel de Jouve et Cie, lesquels portent notamment sur le choix du vapeur *Fiado*, ses qualités nautiques et la fortune de mer, et qui s'attachent à réfuter les motifs du jugement entrepris ;

Pour ces motifs,

Confirme, pour sortir son plein et entier effet, le jugement dont est appel en toutes les parties de son dispositif ;

Digitized by Google

Condamne la Compagnie des Messageries Maritimes en tous les frais et dépens, tant d'instance que d'appel, sauf son recours contre Jouve et Cie ».

Du 8 octobre 1900. — M. Lecoute ; M. Gleizes, subst. ; plaid. : Mes Colardeau, Evenas et Revercé, défenseurs.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« LA COUR.

Vu la connexité, joint le pourvoi formé par la Compagnie des Messageries Maritimes et le pourvoi formé par Jouve et Cie, et y statuant,

Sur le pourvoi de la Compagnie des Messageries Maritimes, en ce qui concerne de Béchade, et sur les trois moyens de ce pourvoi :

Sur le premier moyen :

Attendu que, si le propriétaire d'un navire peut valablement stipuler qu'il ne répondra pas des fautes du capitaine, il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que, dans l'espèce, les fautes qui ont pu être commises lors du transbordement sur le *Fiado* du chargement du *Calédonien* ne sont pas imputables au capitaine de ce dernier navire ;

Attendu, en effet, qu'il est déclaré par cet arrêt que la Compagnie des Messageries Maritimes s'est, par ses agents, substituée, à Sydney, au capitaine pour faire rompre le voyage du *Calédonien* et traiter avec la maison Jouve pour le transport à Nouméa du chargement de ce navire par le vapeur *Fiado* ; qu'elle a assumé pour elle-même la charge du débarquement et du rembarquement des marchandises ; que nulle part n'apparaît l'intervention du capitaine et qu'ainsi la Compagnie est restée seule obligée à l'égard des chargeurs ;

Attendu que, dès lors, en déclarant que, dans les circonstances par lui relevées, la Compagnie des Messageries Maritimes n'était pas fondée à invoquer la clause d'exonération inscrite dans l'article 2 de ses connaissements, l'arrêt attaqué n'a pas violé les dispositions de loi visées par le premier moyen ;

Sur le deuxième et sur le troisième moyens :

Attendu que devant la Cour d'appel de Nouméa la Compagnie des Messageries Maritimes n'excipait pas de l'article 8 de ses connaissements pour prétendre que la remise à Jouve et Cie des marchandises débarquées du *Calédonien* à Sydney

Digitized by Google

l'avait déchargée de toute responsabilité ultérieure vis-à-vis des propriétaires du chargement et qu'ainsi elle ne pouvait être rendue responsable du défaut d'individualisation de ces marchandises lors de leur embarquement sur le *Fiado*; qu'elle maintenait au fond, d'une part, que le dit article donnait au capitaine la faculté de transborder le chargement en tout temps et, d'autre part, que lors du transbordement il n'avait été commis aucune faute pouvant engager sa responsabilité envers les destinataires ;

Attendu que si, en présence de ces conclusions, l'arrêt attaqué a jugé que l'exercice du droit de transbordement était subordonné dans la cause à la survenance d'un cas de force majeure et qu'en fait le *Calédonien* n'avait éprouvé aucun accident pouvant l'empêcher de continuer son voyage, il a déclaré aussi que le débarquement et le rembarquement des marchandises avaient été opérés de la façon la plus défectueuse et dans de telles conditions de légèreté et d'insouciance que la Compagnie ne pouvait pas apporter la preuve de la réalité du transbordement pour la totalité des colis qui lui avaient été confiés et ne pouvait pas davantage les individualiser par ses propres moyens ;

Attendu qu'en statuant ainsi sur ce dernier point, la Cour de Nouméa, quelle que soit la solution qu'elle ait donnée au premier, a légalement justifié sa décision et que, dès lors, en condamnant la Compagnie des Messageries Maritimes à payer à de Béchade la valeur de ses marchandises, faute par elle d'avoir établi que les colis du réclamant aient été transbordés sur le *Fiado*, elle n'a pas violé les articles invoqués par la demanderesse ;

Rejette le pourvoi de la Compagnie des Messageries Maritimes en ce qui concerne de Béchade ;

Sur le pourvoi de Jouve et Cie et sur les deux moyens de ce pourvoi :

Sur le premier moyen :

Attendu que pour accueillir l'action en garantie formée par la Compagnie des Messageries Maritimes contre Jouve et Cie et les condamner à l'indemniser des condamnations prononcées contre elle-même au profit de de Béchade et Lerrant, l'arrêt attaqué s'est fondé sur ce que, ayant reçu des Messageries Maritimes 4.922 colis pour être chargés sur leur navire *Fiado* et n'en ayant embarqué que 4.744, Jouve et Cie ne faisaient pas preuve que les colis de de Béchade et de Ler-

Digitized by Google

rant eussent été mis à bord du *Fiado*, et, par suite, qu'ils eussent péri par fortune de mer ;

Attendu que, s'il n'est pas permis aux juges de substituer une autre demande à celle qui est portée devant eux, il ne leur est pas interdit, quant à la demande même dont ils sont saisis, de puiser les motifs de leur décision dans les divers éléments du débat, lors même que les faits sur lesquels ils s'appuient n'ont pas été spécialement invoqués par les parties dans leurs conclusions ; que, bien que pour déclarer Jouve et Cie garants de la perte des colis de de Béchade et de Lerrant, les premiers juges se fussent fondés sur l'excès de chargement du *Fiado* et le mauvais arrimage des marchandises et qu'en appel les conclusions de Jouve et Cie eussent porté sur les mêmes points, la Cour de Nouméa, par appréciation des pièces versées aux débats et notamment du reçu de Jouve et du certificat de la douane de Sydney, a donc pu motiver son arrêt sur l'écart existant, d'après ces documents, entre les colis remis aux demandeurs et les colis rembarqués sur leur navire ;

Attendu, d'autre part, qu'il importe peu que la Compagnie des Messageries Maritimes ait dit, dans les motifs de son assignation en garantie, que les marchandises qui ont donné lieu au litige avaient été transbordées à Sydney et chargées sur le *Fiado* ; que la prise en charge de ces marchandises par Jouve et Cie étant la condition de leur responsabilité, son allégation sur ce point était, en effet, la base nécessaire de son recours contre eux et qu'ainsi cette allégation n'avait, à aucun degré les caractères et la portée d'un aveu judiciaire ; que, dans la même assignation, comme ensuite en appel, la Compagnie concluait même formellement à ce que Jouve et Cie fussent tenus de l'indemniser de toutes les condamnations qui pourraient intervenir contre elle au profit de de Béchade et de Lerrant ; que par là elle attribuait à son action en garantie la même étendue qu'à l'action qui était dirigée contre elle-même et que, dès lors, la question de savoir si les colis de de Béchade et de Lerrant avaient été transbordés sur le *Fiado* n'a pu s'élever comme elle l'a fait, entre les réclamants et elle, sans se poser en même temps entre elle et Jouve et Cie ;

Rejette le premier moyen et par suite le pourvoi au regard de de Béchade ;

Mais sur le deuxième moyen : vu l'article 103 du Code de commerce ;

Digitized by Google

Attendu qu'après avoir déclaré que l'un des quatre colis expédiés à Lerrant ne figurait pas parmi les 4.922 qui, à Sydney, avaient été livrés à Jouve et Cie pour être transportés à Nouméa, et avoir ainsi constaté lui-même que remise ne leur avait pas été faite de toutes les marchandises du réclamant, l'arrêt attaqué a cependant condamné les demandeurs en cassatien comme garants de la perte de la totalité de ces colis ;

Attendu que, pour statuer ainsi, la Cour de Nouméa s'est fondée sur ce qu'ils n'avaient pas conclu éventuellement à une restriction de la demande en garantie ;

Mais attendu qu'en appel Jouve et Cie concluaient d'une manière générale à ce que la Compagnie des Messageries Maritimes fût déclarée mal fondée dans son action contre eux ; qu'ils contestaient donc la demande dans son ensemble, et, par suite, dans toutes ses parties ; que, d'autre part, il incombe au juge de déduire des faits par lui relevé leurs conséquences légales, et que, dès lors, la Cour de Nouméa ne pouvait juridiquement rendre les demandeurs en cassation responsables de la perte d'un colis qu'elle constatait ne pas leur avoir été livré ; qu'en jugeant ainsi qu'elle l'a fait, elle a, en conséquence, méconnu son office et violé, par fausse application, l'article ci-dessus visé ;

Et attendu que la condamnation prononcée au profit de Lerrant l'a été pour la valeur globale de ses quatre colis ; qu'en l'absence de toute distinction, la décision attaquée se trouve, par suite, sur ce point viciée pour le tout ;

Attendu, d'autre part, qu'il existe entre la demande principale de Lerrant contre la Compagnie des Messageries Maritimes et l'action en garantie dirigée par celle-ci contre Jouve et Cie un lien nécessaire de dépendance et de subordination ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit nécessaire de s'expliquer, en ce qui concerne Lerrant, sur les moyens invoqués par la Compagnie des Messageries Maritimes à l'appui de son pourvoi contre de Béchade et Lerrant ; donnant défaut contre Bracco non comparant ;

Casse et annule, au regard de toutes les parties autres que de Béchade, l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Nouméa le 6 octobre 1900 et renvoie devant la Cour d'appel d'Aix. »

Du 3 février 1904. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Durand, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Mes Sabatier, Brugnon et Gosset, avocats.

Digitized by Google

Observations. — I. — Voyez la note sous le second des arrêts du 3 février 1904, ci-dessus rapportés, p. 666.

L'irrégularité d'un motif surabondant dans un arrêt ne donne point ouverture à cassation contre cet arrêt. Voyez Cassation, 16 juin 1900, *Gaz. Pal.*, 1900. 2. 106 ; 16 juillet 1900, *Dalloz*, 1900. 1. 461 ;

II. — Voyez la note sous l'arrêt précédent.

III. — Les juges ne sont pas tenus de répondre dans les motifs de leurs décisions aux simples arguments invoqués par les parties. Voyez Cassation, 12 avril 1902, ce Rec., XVIII, p 5 et la note ; *Gaz. Pal*, *Tables*, 1897-1902, v° *Motifs des jugements*, n°s 39 et suiv. La Cour de cassation va plus loin dans la décision rapportée ; mais la portée de sa décision est singulièrement atténuée par ce fait qu'il s'agissait d'une demande en garantie.

IV. — Sur l'effet général de la cassation motivée pour une partie seulement de la condamnation, lorsque cette condamnation est globale, voyez Cassation, 2 juillet 1884, *Sirey*, 85. 1. 246 ; 10 mai 1886, *Dalloz*, 87. 1. 29 ; 16 mars 1887, *Gaz. Pal.*, 87. 1. 454.

V. — Voyez Cassation, 17 novembre 1886, ce Rec, II, p. 389 ; Caen, 4 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 511 et la note. Comp. Cassation, 16 décembre 1891, *Dalloz*, 92. 1. 177.

COUR D'APPEL DE ROUEN

13 janvier 1904

Accident. Passager. Navire. Choc contre le quai. Armateur. Préposés. Faute. Absence de preuve. Article 1382 du Code civil. Armateur. Irresponsabilité. — Abordage Port. Vapeur. Torpilleur à tribord. Route perpendiculaire à l'avant du vapeur. Capitaine. Machine en arrière à toute vitesse. Règlement international. Article 19. Manœuvre conforme. Torpilleur. Passage. Faible distance. Vapeur. Machine en avant. Quai. Faible distance. Choc. Capitaine. Absence de faute.

Navire : « Gazelle ».

I. — Le passager, victime d'un accident, à la suite du choc du navire contre le quai, ne peut en rendre l'armateur responsable qu'à charge par lui de rapporter la preuve

Digitized by Google

qu'une faute a été commise par l'armateur ou ses préposés, conformément à l'article 1382 du Code civil.

II. — Le capitaine qui, dans un port, aperçoit par tribord un torpilleur venant perpendiculairement à l'avant de son vapeur, se conforme à l'article 19 du Règlement international en faisant machine en arrière à toute vitesse pour éviter un abordage imminent.

Si, grâce à cette manœuvre le torpilleur ayant passé à quelques mètres de l'avant du navire, le capitaine ordonne alors immédiatement de faire machine en avant, mais que la distance du quai soit insuffisante pour éviter un choc, le capitaine n'est pas en faute et ne saurait être responsable de cette collision.

GUÉRIN CONTRE COMPAGNIE NORMANDE DE NAVIGATION A VAPEUR.

Le Tribunal civil du Havre avait rendu les jugements suivants :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 18 septembre 1901, le bateau *Gazelle*, appartenant à la Compagnie Normande de Navigation à vapeur, se préparait dans le port de Dunkerque à transporter sur *La Gascogne*, qui les attendait en rade, les voyageurs que ce transatlantique avait amenés la veille pour assister à la revue navale organisée en l'honneur du Czar ;

Attendu qu'au nombre des voyageurs était le sieur Guérin, notaire à Rouen ;

Attendu qu'après avoir embarqué ces voyageurs le bateau *Gazelle* se disposait à sortir du port ; qu'il avait déjà dans ce but effectué divers mouvements en avant et en arrière ;

Attendu qu'à un certain moment et à l'instant où il se trouvait perpendiculairement au chenal le capitaine de la *Gazelle* aperçut à une distance de soixante à cent mètres et venant perpendiculairement sur l'avant de son bateau un torpilleur qui quittait le port ;

Attendu que, pour éviter un abordage imminent, le capitaine donna l'ordre de marcher en arrière à toute vitesse ;

Attendu que la *Gazelle* n'était alors qu'à cinquante ou soixante mètres du quai ;

Attendu que, dans ce mouvement en arrière, l'arrière de la *Gazelle* vint heurter l'estacade ; qu'une partie du tableau fut

Digitized by Google

endommagée, que des éclats de bois tombèrent sur l'arrière et atteignirent si malencontreusement le sieur Guérin qui se tenait à cet endroit qu'il eut la cuisse fracturée ;

Attendu que le sieur Guérin, estimant que l'accident dont il a été victime était dû à une manœuvre maladroite du capitaine de la *Gazelle* ou tout au moins à une manœuvre maladroitement ordonnée, a assigné la Compagnie Normande de Navigation à vapeur en paiement à titre de dommages-intérêts d'une somme de 15.000 francs ;

Attendu que le sieur Guérin a été autorisé à rapporter la preuve des faits qu'il alléguait comme constituant d'après lui la faute qu'aurait commise le capitaine ;

Attendu que les enquête et contre-enquête ont eu lieu ; qu'il s'agit aujourd'hui d'en apprécier les résultats ;

Attendu que le sieur Guérin avait reproché différents témoins entendus à la contre-enquête, qu'il ne maintient pas ses reproches ;

Attendu que Guérin ne conteste pas non plus que le mouvement en arrière ait été nécessité par la présence à une distance de soixante à cent mètres d'un torpilleur qui menaçait l'avant de la *Gazelle* ;

Attendu que les parties ne sont en désaccord que sur le point capital, d'ailleurs, de savoir s'il y a eu ou non une faute de la part du capitaine dans l'exécution de la manœuvre qu'il a dû faire pour éviter l'abordage du torpilleur ;

Attendu qu'il résulte de l'enquête et de la contre-enquête que le torpilleur était bien à une distance approximative de cent mètres lorsqu'il a été aperçu par le capitaine de la *Gazelle* ;

Attendu qu'il est d'autre part également établi que l'arrière de la *Gazelle* était lui-même à une distance de cinquante à soixante mètres du quai ;

Attendu que Guérin prétend que cet espace de cinquante à soixante mètres était suffisant et permettait au capitaine de la *Gazelle* de faire sans danger son mouvement en arrière ;

Attendu que Guérin soutient et allègue que le capitaine a manqué en la circonstance de prudence, de sang-froid et de décision :

1° En prolongeant trop le mouvement en arrière et en ne donnant pas assez vite l'ordre de marcher en avant ;

2° En ne donnant pas, comme cela se pratique habituellement, l'ordre intermédiaire de stopper, ce qui aurait permis

Digitized by Google

au navire de reprendre plus rapidement sa marche en avant et l'aurait empêché de continuer à se porter en arrière, même après l'ordre de marche en avant, par l'effet de la vitesse acquise ;

3° En n'opérant pas son mouvement en arrière dans une autre direction du bassin où il n'aurait rencontré le quai qu'à une plus grande distance;

Sur le premier grief :

Attendu que la Compagnie Normande de Navigation à vapeur répond que le capitaine n'a pu commander de reprendre la marche en avant qu'après le passage du torpilleur et que, d'autre part, il est reconnu en navigation que, quand un bateau comme la *Gazelle* marche à toute vitesse, il faut au moins une longueur égale à sa propre longueur pour arrêter sa marche ; que la *Gazelle* ayant près de cinquante mètres de long, elle ne pouvait donc guère être arrêtée qu'après avoir parcouru cette même distance de cinquante mètres, c'est-à dire à peu près toute la distance qui la séparait du quai ; qu'il n'est donc pas exact, d'après la Compagnie Normande de Navigation à vapeur, que le capitaine ait trop prolongé le mouvement en arrière et n'ai pas donné assez vite l'ordre de marcher en avant ;

Sur le second grief :

Attendu que la Compagnie défenderesse fait observer que les deux mouvements en arrière et en avant se sont suivis à un si faible intervalle que le capitaine n'a pas eu le temps de donner l'ordre intermédiare de stopper; que dans tous les cas et pour les raisons indiquées plus haut cet ordre aurait été en l'espèce inefficace ;

Sur le troisième grief :

Attendu qu'il s'agissait là d'un mouvement brusque et immédiat provoqué par un danger imprévu et imminent et qui ne permettait aucun retard ;

Attendu que les griefs formulés par Guérin comme les réponses faites et les explications fournies par la Compagnie Normande de Navigation à vapeur soulèvent des questions techniques que le Tribunal ne peut utilement apprécier et solutionner qu'après avoir pris préalablement l'avis d'hommes particulièrement compétents sur ces matières; qu'avant de statuer au fond il y a lieu de recourir à une expertise ;

Par ces motifs,

Digitized by Google

Avant faire droit au fond nomme d'office comme seul expert... »

Du 13 mars 1903.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que l'expert technique, nommé par le jugement du 13 mars 1903, répond avec netteté aux trois questions qui lui étaient posées ;

Que ses conclusions sont, en effet, les suivantes : « En résumé, le vapeur *Gazelle*, en se dérangeant pour le torpilleur qu'il voyait par tribord s'est conformé à l'article 19 du Règlement sur les abordages ; en marchant de l'arrière à toute vitesse, il a fait la seule manœuvre possible en la circonstance ; enfin, le navire n'a touché le quai qu'en raison des conditions particulièrement défavorables dans lesquelles il s'est trouvé pour manœuvrer rapidement afin d'éviter un grand danger ; par conséquent, j'estime que l'accident dont M. Guérin a été victime ne doit pas être attribué à une fausse manœuvre du capitaine Bisson ;

Attendu qu'en présence de ces conclusions rapprochées des résultats de l'enquête et de la contre-enquête, le rejet de la demande de Guérin s'impose ;

Par ces motifs,

Déclare le sieur Guérin mal fondé dans son action, l'en déboute et le condamne en tous les dépens. »

Du 11 juillet 1903. - Président : M. Dourt ; M. Labordette, substitut ; plaid. : Mes Pézeril et de Grandmaison, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que Guérin entend faire déclarer la Compagnie Normande de Navigation à Vapeur responsable de l'accident dont il a été victime le 18 septembre 1901 par suite d'une fausse manœuvre imputable au steamer *Gazelle* appartenant à la dite Compagnie, que cette fausse manœuvre résulterait notamment des trois faits suivants :

1° Que l'espace entre la *Gazelle* et le quai évalué par le capitaine lui-même à 50 ou 60 mètres, était suffisant pour reculer de façon à éviter le torpilleur et à s'arrêter avant d'avoir touché le quai ;

Digitized by Google

2° Qu'au lieu de stopper après que l'avant de la *Gazelle* était dégagé, le capitaine avait continué de faire machine en arrière sur tout le parcours des 60 mètres qui séparaient le navire du quai, pour ne faire machine en avant qu'à quelques mètres de ce quai;

3° Qu'une mauvaise direction a été donnée au navire qui, au lieu de caler en ligne droite, avait décrit une courbe;

Attendu qu'il résulte tant de l'expertise que des enquête et contre-enquête :

Que la manœuvre consistant à faire machine en arrière était absolument justifiée par la menace d'une collision imminente avec un torpilleur;

Qu'en fait, après l'exécution de cette manœuvre, le torpilleur n'a passé qu'à un ou deux mètres de l'avant de la *Gazelle*;

Que la distance de la *Gazelle* au quai était insuffisante pour arrêter brusquement un bateau lancé à toute vitesse, en arrière, avant qu'il eût touché le quai;

Que le commandement de stopper, d'ailleurs inopportun, n'aurait pas évité le choc du bateau contre le quai;

Que le seul commandement qu'il convenait de donner consistait à remettre la machine en avant sitôt que l'avant du bateau s'était trouvé dégagé et qu'en fait ce commandement a été ordonné par le capitaine de la *Gazelle* et exécuté;

Que la déviation du navire ne pouvait être évitée à cause du vent;

Qu'en un mot, la manœuvre critiquée par Guérin était la seule possible pour empêcher un abordage entre le torpilleur et la *Gazelle* et atténuer les conséquences du choc contre le quai;

Attendu que Guérin est tenu de rapporter la preuve qu'une faute a été commise dans les termes de l'article 1382 du Code civil par la Compagnie Normande de Navigation à Vapeur ou par ses préposés, et que cette preuve n'est pas rapportée;

Vu l'article 130 du Code de procédure civile;

Par ces motifs et ceux non contraires des premiers juges,

Confirme. »

Du 13 janvier 1904. — Première Chambre. — Prés. : M. Rack, premier président ; M. Blanc, avocat général ; plaid. : Mes Homais et de Grandmaison (ce dernier du barreau du Havre) avocats (1).

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

Observations. — I. — Le passager, victime d'un accident à bord, est-il tenu, pour obtenir des dommages-intérêts, de prouver conformément à l'article 1382 du Code civil, la faute de l'armateur ou de ses préposés? Ou bien ceux-ci, qui se sont obligés à transporter le passager, sont-ils de plein droit responsables des accidents qui l'atteignent, comme ils le sont des avaries survenues aux marchandises, sauf à eux à prouver le cas fortuit de la force majeure? En d'autres termes la responsabilité de l'armateur à raison de l'accident survenu aux passagers est-elle délictuelle ou contractuelle?

On admet généralement que la solution doit être la même qu'il s'agisse de transport terrestre ou maritime. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, t. V., n° 835.

Or, la Cour de cassation admet en matière terrestre que c'est au voyageur blessé qu'il incombe de prouver la faute du voiturier. Voyez Cassation, 10 novembre 1884, *Sirey*, 85, 1, 129; *Dalloz*, 85, 1, 433; Cassation 14 décembre 1903, *Gaz. Pal.*, 5 février 1904, avec les conclusions conformes de M. l'avocat général Feuilloley et la note critique; *adde* Paris, 31 janvier 1895, *Dalloz*, 95, 2, 496, *Sirey*, 96, 2, 225 et la note; Guillouard, *Traité du Contrat de louage*, II, n° 765. Comp. Havre, 8 mars 1893, *H.*, 93, 1, 133; — en sens contraire, voyez Paris, 23 juillet 1894, *Dalloz*, 95, 2, 63; Lyon-Caen, note dans *Sirey*, 85, 1, 129; Sarrut, note dans *Dalloz*, 85, 1, 433; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, n°s 709 et 709 *bis*; Baudry-Lacantinerie et Wahl, *Traité du louage*, t. II, n°s, 1687 et suiv.; Sardou, *Des clauses modificatives de la responsabilité en matière contractuelle*, p. 48.

En matière maritime, comp. certaines décisions qui, sans trancher explicitement la question, ont cherché la faute du capitaine afin d'établir sa responsabilité : Havre, 5 décembre 1889, ce Rec., V, p. 628 et la jurisprudence en note; Aix, 4 novembre 1896, *ibid.*, XII, p. 439; Paris, 18 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 598; Autran, *Code international de l'abordage de l'assistance et du sauvetage maritime*, chap. XVI, n° 718. La Cour d'Aix a cependant jugé que l'action en responsabilité à raison d'un accident intenté par le passager contre l'armateur se rattachait à l'exécution même du contrat de transport et elle en a tiré certaines conséquences au point de vue de la compétence. Voyez Aix, 24 juin 1896, *ibid.*, XII, p. 24 et la note.

Digitized by Google

II. — Aux termes de l'article 19 du Règlement ayant pour objet de prévenir des abordages du 21 février 1897, « lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire ». Voyez le texte du Règlement, ce Rec., XII, p. 634.

Comp. Havre, 8 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 499 (motifs); Aix, 18 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 641; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chap. III, n° 254.

COUR D'APPEL DE CAEN

23 décembre 1903

Accident. Entrepreneur de débarquement. Débarquement terminé. Personnel ayant quitté le bord Ouvriers retardataires dans la cale. Mécanicien. Ignorance. Dispositions pour quitter le port. Panneaux. Fermeture. Ecoutille. Barre. Manœuvre. Entrepreneur. Défaut de surveillance. Faute. Ouvrier blessé. Loi du 9 avril 1898. Indemnités. Défaut de recours contre le navire. — Armateur étranger. Navire. Saisie foraine. Mainlevée. Dépôt à la Caisse des dépôts et consignations. Saisie injustifiée. Absence de préjudice spécial. Intérêts au 4 0/0. Complément.

Navire : « Middlesbrough ».

I. — Lorsque le débarquement d'un navire, opéré par les soins et sous la responsabilité d'un entrepreneur, est terminé depuis un instant, que les contremaîtres et employés de cet entrepreneur ont quitté le bord et qu'on doit nécessairement croire sortis de la cale tous les ouvriers déchargeurs, le mécanicien ne commet aucune faute en prenant ses dispositions pour quitter le port et en manœuvrant la barre d'écoutille ou galiote pour fermer les panneaux, sans s'assurer qu'il n'y a plus personne dans la cale.

C'est à l'entrepreneur et à ses contremaîtres qu'il appartient de surveiller les ouvriers, de les prévenir de la fermeture imminente des panneaux et d'avertir le mécanicien de la présence de retardataires dans la cale.

Digitized by Google

Faute de ce faire il reste seul responsable de l'accident causé par la fermeture des panneaux à un de ces retardataires.

Il ne saurait donc exercer contre le navire un recours pour se faire rembourser les indemnités mises à sa charge par la loi du 9 avril 1898.

II. — L'armateur étranger qui, pour obtenir mainlevée de la saisie foraine de son navire, a dû déposer une somme à la Caisse des dépôts et consignations, n'a droit, si la saisie est reconnue mal fondée, faute d'un préjudice spécial, qu'au complément des intérêts servis par la Caisse jusqu'à concurrence de 4 o/o.

HOGG ET HENDERSON c. LUCE et MARIN.

Le Tribunal civil de Caen avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'à la date du 1er mars 1902 vers 5 heures du soir Luce, ouvrier au service du sieur Marin, qui avait pris à sa charge l'entreprise de déchargement du vapeur anglais *Middlesbrough* sur le port de Nantes a été grièvement blessé ; qu'à la suite de cet accident, Luce à subi l'amputation de la jambe gauche et une diminution de force considérable dans la jambe droite ; qu'en vertu de la loi sur les accidents du travail Marin a été condamné par jugement du Tribunal civil de Nantes du 31 décembre 1902 à servir à son ouvrier blessé une rente annuelle et viagère de 515 francs à partir du 16 juin 1902 pour faire suite à l'indemnité temporaire de 2 fr. 50 par jour payée du 1er mars au 16 juin ;

Attendu que Luce et Marin, imputant cet accident à la faute du mécanicien du vapeur anglais et estimant qu'ils étaient en droit d'exercer un recours contre les armateurs Hogg et Henderson, ont été autorisés à pratiquer la saisie foraine du navire dans le port de Caen le 15 octobre 1902 et n'ont consenti à s'en désister que le 18 octobre moyennant le dépôt préalable à la Caisse des dépôts et consignations de Caen d'une somme de 10.000 francs affectée à la créance des saisissants ;

Attendu qu'aujourd'hui Hogg et Henderson demandent la restitution de cette somme de 10.000 francs avec les intérêts depuis le 18 octobre et en outre la condamnation soli-

Digitized by Google

daire de Luce et Marin en 3.000 francs de dommages-intérêts ; que de leur côté Luce et Marin demandent reconventionnellement que les propriétaires du vapeur soient déclarés responsables de l'accident et condamnés envers Marin au remboursement d'une somme de 8.649 fr. 90 avec les accessoires, le tout à prendre sur la somme consignée ;

Attendu que les armateurs soutiennent à tort que la demande reconventionnelle n'est pas recevable par le motif que Luce serait complètement indemnisé et que Marin étant couvert par une assurance n'a rien déboursé ; qu'en effet, si les ouvriers dans leurs rapports avec les patrons ne peuvent se prévaloir d'aucunes autres dispositions que celles de la loi du 9 avril 1898, la même loi a pris soin de dire dans son article 7 que la victime conserve contre les auteurs de l'accident autres que le patron ou ses ouvriers et préposés la réparation du préjudice causé conformément aux règles du droit commun et que l'indemnité qu'ils payerout exonérera à due concurrence le chef d'entreprise des obligations mises à sa charge ;

Attendu que Luce indemnisé ne réclame rien par lui-même mais qu'il use d'un droit que la loi lui reconnaît quant il intente contre celui qu'il regarde comme l'auteur de l'accident l'action tenant à faire rembourser à son patron les avances faites par celui-ci ;

Atttendu que Marin puise aussi dans l'article 7 de la loi du 9 avril 1898 le droit d'agir directement ; qu'on ne saurait lui reprocher d'agir conjointement avec son ouvrier qui lui prête son appui parce que tous les deux ne demandent qu'une seule et même somme et concluent par le même avoué sans augmentation de frais ;

Attendu qu'on ne peut opposer à Marin que c'est la compagnie d'assurances et non lui qui aurait payé ; que c'est lui qui a été condamné au paiement de l'indemnité et non la compagnie d'assurances ; qu'il ne pourrait sans doute s'enrichir aux dépens de ses assureurs, mais que ses rapports avec les assureurs, s'il en a, ne regardent pas les tiers et ne peuvent le priver de l'action qui lui appartient ;

Attendu, sur le fond, que les parties sont d'accord sur les circonstances dans lesquelles l'accident est intervenu ; qu'on reconnaît de part et d'autre que Marin déchargeait le navire avec des ouvriers de son choix moyennant un prix fixé à forfait à raison de la quantité de tonnes de marchandises déchargées,

Digitized by Google

mais qu'on mettait à sa disposition l'outillage de déchargement du navire manœuvré par les hommes de l'équipage; qu'on reconnaît également que l'opération de déchargement était terminée depuis 10 minutes ou un quart d'heure; qu'aucun des contremaîtres ou employés de Marin n'était plus sur le pont; qu'on avait lieu de croire les déchargeurs partis, lorsque trois de ces ouvriers sortirent tout à coup de la cale en remontant par l'échelle qui n'avait pas été enlevée, au moment où le mécanicien faisait déjà virer la barre d'écoutille pour fermer les panneaux; que Luce fut atteint par les panneaux qui lui brisèrent les deux jambes;

Attendu qu'il résulte de l'ensemble de ces faits que l'auteur involontaire de l'accident est bien le mécanicien du *Middlesbrough*; qu'il s'agit donc uniquement de savoir si au moment où Luce à été blessé par la faute du mécanicien celui-ci était le préposé des maîtres du navire; qu'en effet, si l'équipage était mis à la disposition de Marin pour l'aider, c'était surtout dans le but de payer à l'entrepreneur du déchargement un prix moins élevé ; que les hommes de l'équipage n'étaient ni choisis par Marin ni à sa solde ; que notamment le mécanicien chargé de faire manœuvrer le treuil à vapeur ne tenait pas sa mission de l'entrepreneur auquel on n'aurait certainement pas permis de lui substituer une autre personne, qu'enfin la manœuvre trop hâtive, qui a déterminé l'accident, n'était pas la dernière opération du déchargement, mais une manœuvre préparatoire au départ, supposant le rôle de Marin absolument terminé;

Attendu que la faute du mécanicien n'est pas douteuse; qu'il y avait de sa part une extrême imprudence à mettre en marche le treuil à vapeur et la galiote en fer mue par ce treuil sans s'être assuré qu'il ne restait plus personne dans la cale et sans prendre aucune précaution pour ne pas blesser celles qui pourraient se présenter inopinément à l'échelle;

Attendu toutefois que, s'il est l'auteur principal de l'accident qui entraîne la responsabilité de ceux dont il était le préposé, une part de moindre responsabilité incombe aussi à Luce qui s'était attardé dans la cale sans motifs connus et à Marin également parce qu'il devait par lui-même ou par son contre-maître s'assurer avant de partir que tous les hommes embauchés par lui pour exécuter un travail étaient sortis du navire;

Attendu que Marin justifie avoir payé à son ouvrier une

Digitized by Google

somme totale de 8.694 fr. 91; que les trois quarts de cette somme, soit 6.621 fr. 18 doivent être mis à la charge de Hogg et Henderson et un quart, soit 2.173 fr. 73, doit rester à la charge du patron de l'ouvrier blessé;

Attendu que c'est donc à bon droit que Luce et Marin ont pris contre les demandeurs étrangers à la France les garanties pour assurer le paiement de leur créance; que la consignation effectuée doit même également garantir les frais de l'instance actuelle;

Par ces motifs,

Rejette comme mal fondée l'action de Hoog et Henderson ;

Et statuant sur la demande reconventionnelle formée par Luce et Marin,

Déclare Hogg et Henderson responsables, mais seulement à concurrence des trois quarts, de l'accident survenu à Luce le 1er mars 1902 et des suites et conséquences de l'accident; en conséquence... »

Du 11 août 1903.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant qu'il résulte tant des faits et circonstances de la cause que de l'enquête reçue par le juge de paix de Nantes et versée aux débats par Luce et Marin qui en invoquent l'autorité, que le mécanicien, préposé de Hogg et Henderson, n'a commis aucune faute ayant une relation directe avec l'accident dont Luce a été victime le 1er mars 1902 dans le port de Nantes à l'occasion du déchargement du vapeur anglais *Middlesbrough*; qu'en effet le déchargement du navire dont Marin avait seul l'entreprise et la responsabilité était terminé depuis 20 minutes ; que les contre-maîtres et employés de Marin avaient quitté le bord et que l'on devait nécessairement croire sortis de la cale tous les ouvriers déchargeurs, quand le mécanicien a pris ses dispositions pour quitter le port et a fait virer la galiote ou barre d'écoutille pour fermer les panneaux; qu'on lui reproche vainement d'avoir opéré cette manœuvre avant de s'être assuré qu'il ne restait plus personne dans la cale; qu'il appartenait à Marin seul, et à ses contre-maîtres, de prendre cette mesure de précaution et de surveillance dans l'intérêt des ouvriers qui étaient à son service;

Digitized by Google

Considérant que l'entière responsabilité de l'accident incombe à Marin qui a commis la faute, étant chargé de diriger et de surveiller ses ouvriers déchargeurs, de ne pas s'assurer que tous les ouvriers avaient quitté la cale ; que les contremaîtres de Marin n'ont pas prévenu les ouvriers de la fermeture imminente des panneaux et n'ont pas prévenu d'avantage le mécanicien de la présence de retardataires dans la cale;

Considérant que les faits offerts en preuve par Luce et Marin ne sont ni pertinents ni concluants et sont d'ailleurs d'ores et déjà démentis par les documents de la cause ;

Considérant que Hogg et Henderson ne justifient pas avoir subi un préjudice leur donnant droit à des dommages-intérêts, sauf en ce qui concerne les intérêts de la somme consignée, dont le paiement devra être complété par Luce et Marin jusqu'à concurrence de 4 o/o à partir du jour de la consignation;

Par ces motifs,

Réforme le jugement du Tribunal civil de Caen et, faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, rejette comme mal fondée la demande de Luce et Marin; dit que sur le vu du présent arrêt le préposé à la Caisse des dépôts et consignations de Caen devra restituer à Hogg et Henderson sur leur simple quittance la somme de 10.000 francs déposée pour leur compte le 18 octobre 1902 par Roussy, Adelus Bellamy frères, banquiers à Caen, quoi faisant valablement libéré; condamne conjointement Luce et Marin à payer à Hogg et Henderson le complément des intérêts à 4 o/o de la somme de 10.000 francs consignée jusqu'au jour du remboursement; rejette comme non pertinents les faits offerts en preuve par Luce et Marin; rejette toutes autres conclusions des parties;

Condamne Luce et Marin conjointement en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 23 décembre 1903.— 1re chambre. — Prés. : M. Douarche, premier prés. ; M. Guilmard, avocat général (Concl. conf.); plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre) et Burnouf, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Marseille, 27 juin 1895, ce Rec., XI, p. 189; Havre, 22 avril 1896, *ibid.*, XII, p 153; Marseille, 2 août 1902, *ibid.*, XVIII, p 86; Aix, 11 février

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

1903, *ibid.*, XVIII, p. 821 ; Cour du district est de New-York, 15 février 1899, *ibid.*, XIV, p. 826 ; Cour du district est de la Virginie, 21 janvier 1902, *ibid.* XVII, p. 810.

II. — Sur l'indemnité due pour saisie injustifiée, voyez Cassation, 19 juin 1893, ce Rec., IX, p. 7, 129; Rouen, 23 février 1891, *ibid.*, VI, p. 650; Tables de Marseille, 1820-60, v° *Navire*, nos 83-84. Comp. Alexandrie, 2 décembre 1896, ce Rec., XIII, p. 203.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

20 juillet 1903

Tiers consignataire. Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements-chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité.

Navire : « Onton »

Le tiers consignataire nommé par justice avec mission de retirer les marchandises que le destinataire n'a pas retirées « et de les conserver pour compte de qui il appartiendra », en prenant livraison et en dégageant les connaissements-chefs détenus par le capitaine, se substitue à celui-ci pour toutes les obligations à remplir à l'égard du réceptionnaire régulièrement nanti des connaissements à ordre.

Il est donc tenu de livrer la marchandise à ce destinataire, sans pouvoir exiger, sauf le cas de difficulté réelle, une autorisation de justice.

Il importe peu que le tiers consignataire n'ait pas en mains les connaissements-chefs détenus par le capitaine, alors qu'il ne peut avoir aucun doute sur les droits du destinataire et sur l'identité de la marchandise.

En conséquence, le tiers consignataire est responsable du préjudice causé au destinataire par le retard apporté à la livraison.

Digitized by Google

Au contraire, le capitaine n'encourt dans ces conditions aucune responsabilité.

CAP. TRIBISCAROSPA C. DREYFUS ET PETIT.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le vapeur *Onton*, capitaine Tribiscarospa, est arrivé à Bordeaux le 1er août 1902, avec un chargement qui comprenait 137.590 douelles livrables sur connaissements à ordre ;

Attendu qu'Achille Dreyfus, destinataire de cette marchandise, n'a pu à son arrivée en prendre livraison, à défaut par lui d'avoir en sa possession les connaissements la concernant ;

Attendu que le capitaine Tribiscarospa, dont le navire était déchargé depuis le 9 août et qui avait dû mettre à quai les douelles susvisées, s'est pourvu à l'effet d'obtenir leur remise à un consignataire d'office ; que, par ordonnance de M. le Président du Tribunal de commerce, en date du 19 août, Ferdinand Petit a été nommé consignataire de ces bois avec mission : 1° de les retirer et conserver pour compte de qui il appartiendrait ; 2° d'acquitter le fret et les frais les concernant ;

Attendu qu'à cette date du 19 août, Ferdinand Petit a pris livraison des bois dont il avait été nommé consignataire et a dûment dégagé les connaissements-chefs détenus par le capitaine Tribiscarospa ; qu'il s'est ainsi substitué à celui-ci pour toutes obligations à remplir à l'égard du réceptionnaire régulièrement nanti des connaissements à ordre ;

Attendu que le 21 août il a commencé à faire transporter les douelles dans ses magasins ; que, le 23, au cours de cette opération, Achille Dreyfus, nanti des connaissements à ordre, lui a fait sommation de cesser le transport auquel il procédait et lui a demandé la remise des bois encore déposés sur le quai et de ceux qui avaient déjà été emmagasinés, offrant pour ceux-ci le paiement de tous les frais légitimement dus ;

Attendu que, sur le refus de Ferdinand Petit de se dessaisir de la marchandise en dehors de tout ordre émanant de qui de droit, une action en justice a été engagée à la requête de Dreyfus ;

Attendu que les premiers juges ont renvoyé Ferdinand Petit des fins de la demande dirigée contre lui et ont déclaré

Digitized by Google

le capitaine Tribiscarospa responsable du dommage causé à Dreyfus par le retard apporté à la livraison de ses douelles ;

Attendu que cette décision doit être réformée ; attendu, en effet, qu'aucune faute ne saurait être retenue à la charge du capitaine Tribiscarospa ; qu'il a satisfait à toutes les exigences légales de sa situation en faisant désigner un consignataire d'office pour la garde des marchandises qu'il avait dû mettre à quai et dont leurs destinataires ne pouvaient prendre livraison que sur la production des connaissements ; que les obligations dont il était tenu envers ces réceptionnaires, relativement à la délivrance de leur marchandise, avaient cessé d'être à sa charge et incombaient au consignataire désigné d'office sur ses diligences ; que le fait par lui d'être nanti des connaissements-chefs formalisés par le consignataire, n'a créé aucun obstacle à l'accomplissement de la mission que ce consignataire avait à remplir; que sa responsabilité doit donc être entièrement dégagée ;

Attendu qu'il n'en saurait être de même en ce qui concerne Ferdinand Petit; que l'ordonnance par laquelle il était nommé consignataire des douelles, lui donnait mission de les conserver pour compte « de qui il appartiendrait » ; qu'il avait ainsi qualité pour les remettre au destinataire qui en réclamait la délivrance en produisant les connaissements à ordre; qu'Achille Dreyfus a fait cette production dans des conditions qui écartaient toute chance d'erreur; qu'aucun doute ne pouvait dans l'esprit de Ferdinand Petit s'élever soit sur les droits de Dreyfus, soit sur l'identité et la quantité de la marchandise ; qu'il s'agissait uniquement des bois merrains dont il avait lui-même pris livraison, en sa qualité de consignataire, après avoir procédé à leur vérification, en avoir payé le fret et avoir accompli les connaissements-chefs ; que les douelles portaient d'ailleurs en couleur rouge et verte des marques distinctives énoncées aux connaissements qui lui étaient représentés ;

Attendu que Ferdinand Petit n'excipe d'ailleurs d'aucune circonstance qui ait été de nature à justifier son refus de remettre à Dreyfus les bois par lui réclamés ; qu'il ne pouvait, sans exposer celui-ci à des frais et des retards abusifs, le contraindre, sauf le cas de quelque réelle difficulté, à recourir à une autorisation de justice pour le retrait de ses bois ; que cette difficulté n'existait pas ; que Petit avait lui-même pressenti qu'elle ne se produirait pas puisqu'il avait

Digitized by Google

laissé les connaissements-chefs aux mains du capitaine Tribiscarospa, sans exiger de lui qu'ils fussent, par des mesures spéciales, tenus à sa disposition au cas où il en aurait eu besoin pour la livraison de la marchandise aux réceptionnaires; qu'il avait d'ailleurs la ressource, si cette livraison lui avait paru rencontrer quelques obstacles, de faire, soit auprès du capitaine Tribiscarospa, s'il était encore en rade de Bordeaux, soit, après son départ, auprès de Mayer, consignataire de la coque du vapeur *Onton*, toutes démarches propres à éviter des formalités judiciaires et à assurer la prompte remise à Dreyfus de la marchandise par lui réclamée; que l'article 1927 du Code civil, dont il invoque les dispositions, ne peut lui être d'aucun secours pour sa défense, puisque l'ordonnance, de laquelle il tenait ses pouvoirs, lui donnait mission de remettre les douelles « à qui il appartiendrait », c'est-à-dire, en l'espèce, au réceptionnaire nanti des connaissements à ordre; que sa responsabilité doit, en conséquence. se substituer à celle que les premiers juges ont à tort imputée au capitaine Tribiscarospa;

Par ces motifs,

Réforme le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 10 septembre 1902, émendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, décharge le capitaine Tribiscarospa des condamnations prononcées contre lui; le renvoie, sans dépens, des fins de la demande qu'Achille Dreyfus avait formée contre lui;

Statuant sur l'appel du dit Dreyfus contre Ferdinand Petit, dit et ordonne que la somme de 1.400 francs, montant des manutentions, transports, emmagasinage, commission et consignations afférents aux marchandises prises à quai dans l'après-midi du 23 août 1902 et dans la journée du lendemain, 24, sera déduite du compte de Ferdinand Petit ou sera par celui-ci, avec intérêts de droit, restituée à Dreyfus, dans le cas où le dit Dreyfus, en aurait déjà fait le paiement. »

Du 20 juillet 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Birot-Breuilh, 1er prés.; M. Maxwell, av. gén.; plaid.: Mes Jolivet, Archaimbault et Brelent, avocats.

Observation. — Le jugement réformé avait au contraire écarté la responsabilité du consignataire et retenu celle du capitaine sous prétexte que le capitaine, en conservant par

Digitized by Google

devers lui les connaissements-chefs accomplis par le consignataire, avait privé ce dernier « d'un titre dont la possession seule était susceptible de l'assimiler, momentanément du moins, mais d'une façon complète, au destinataire véritable de la marchandise auquel il était substitué et de lui conférer le droit en même temps que les moyens de reconnaître lui-même le propriétaire de la marchandise, ainsi que de lui en faire délivrance ».

Lorsque des mesures provisoires ont été ordonnées, faute par le destinataire de se présenter, voyez sur la possibilité de lui délivrer ensuite la marchandise lorsqu'il se présente, sans autorisation de justice, Cassation de Florence, 16 mars 1896, ce Rec., XII, p. 221.

Sur le tiers consignataire, comp. Cassation, 24 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 468 et la note; Alger, 21 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 464; 26 février 1903, *ibid.*, XVIII, p. 823.

Comp. la situation du consignataire du navire, Havre, 30 avril 1895, *ibid.*, XI, p. 175; Rouen, 31 juillet 1895, *ibid.*, XI, p. 312; Havre, 9 juillet 1901. *ibid.*, XVII, p. 100 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

5 janvier 1904

Compétence. Propriété immobilière. Jetée. Concessionnaire. Ayants-droit. Tribunal de commerce. Incompétence. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Décret. Tonne enregistrée. Registered ton. Sens. Acte de francisation. Jauge nette. Perception. Jauge nette. — Jetée. Concession. Droits d'accostage. Base. Tonne enregistrée. Acte de francisation. Jauge nette actuelle. Décret du 31 janvier 1893. Concession antérieure. Concessionnaire. Préjudice. Conventions. Expiration. Décret Application. — Ports. Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application — Concession. Décret. Obscurité. Interprétation contre le concessionnaire.

I. — Le Tribunal de commerce est incompétent pour trancher les questions de propriété immobilière, notam-

Digitized by Google

ment la question de propriété d'une jetée promenade qui s'élève entre le concessionnaire et ses ayants-droit.

II. — L'expression « tonne enregistrée », traduction du terme anglais « registered ton », signifie la jauge qui figure officiellement sur l'acte de francisation, c'est-à-dire la jauge nette.

En conséquence les droits d'accostage, fixés par le décret de concession d'une jetée à tant par « tonne enregistrée », doivent être perçus sur la jauge nette, de même que les droits perçus par l'Etat ou les chambres de commerce.

III. — La « tonne enregistrée » sur laquelle doivent être perçus les droits d'accostage par le concessionnaire d'une jetée est la jauge nette qui figure sur l'acte de francisation au moment où il se présente pour accoster, calculée d'après la législation actuelle.

En conséquence, si la concession a été faite avant le décret du 31 janvier 1893 relative au jaugeage des navires de commerce, c'est aujourd'hui conformément à ce décret que doit être calculée la jauge nette sur laquelle les droits sont perçus.

Peu importe le préjudice causé au concessionnaire.

Peu importe aussi les conventions intervenues entre le concessionnaire et une compagnie de navigation, si elles sont expirées.

IV. — Les droits de péage établis dans les ports de France sont perçus à l'embarquement et au débarquement quand ils sont établis sur les passagers ou sur les marchandises.

Au contraire, lorsqu'ils sont basés sur la jauge des navires ils ne sont perçus qu'une seule fois, soit que le navire embarque des passagers ou en débarque, soit qu'il fasse les deux opérations.

Il en est ainsi à plus forte raison lorsque, d'après le décret de concession, c'est le seul fait de l'accostage qui donne lieu à perception.

V. — Un décret de concession obscur doit s'interpréter contre le concessionnaire.

G. P. Harding c. Compagnie Normande de Navigation a vapeur, Nichols et Touville Pier et Co.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que par exploit en date du 26 mars 1903, G. Palmer Harding, concessionnaire, en vertu d'un décret en date du 9 mars 1889, de la jetée-promenade de Trouville, a fait assigner la Compagnie Normande de Navigation à vapeur pour entendre dire et juger que les conventions intervenues entre la Compagie Normande et lui les 14, 23 mai et 14 juin 1889, 30 juin et 2 juillet 1892 sont applicables jusqu'au 31 juillet 1902 ; s'entendre condamner à compter avec lui sur les bases de ces contrats pour l'année 1901-1902 et, à cet effet, à lui communiquer dans un délai de 15 jours le compte du trafic de la ligne Le Havre-Trouville ; subsidiairement voir dire et juger qu'elle doit payer le droit fixé par le décret du 10 février 1883 sur la jauge brute de ces bateaux et ce pour chaque voyage pour prendre ou pour débarquer des passagers, chaque débarquement et chaque embarquement comptant pour un voyage ; voir dire que le compte lui est dû depuis le 31 juillet 1901 ; au provisoire, s'entendre condamner à lui payer de suite une provision de 42.500 fr. ; s'entendre condamner aux dépens, et, en ce qui concerne la provision de 42.500 fr., voir ordonner l'exécution provisoire nonobstant appel et sans caution ;

Attendu qu'au premier appel de la cause, la Compagnie Normande de Navigation à vapeur avait conclu à la non recevabilité de l'action de G. P. Harding, tant parce qu'il n'établissait pas être propriétaire de la jetée-promenade que parce que la question de propriété de la dite jetée, qui ne pouvait être tranchée arrière de ses cessionnaires, la Trouville Pier Company, avait été portée par lui devant le Tribunal civil du Havre ; que Nichols, administrateur et gérant de la Trouville Pier Company, était intervenu dans l'instance et que le débat était lié entre toutes les parties par les conclusions signifiées ;

Attendu que Harding s'étant, à la date du 4 mai 1903, désisté de son instance devant le Tribunal civil, la Compagnie Normande a appelé dans la présente instance la Trouville Pier Company et Nichols ès qualité, et qu'en présence des demandes de paiement des droits d'accostage dont elle est l'objet tant de la part de Harding que de la part de Nichols et de la Trouville Pier Company, elle conclut à ce qu'il soit dit et jugé que les conventions de participation entre les par-

Digitized by Google

ties ont pris fin au 31 juillet 1901, et que depuis cette date elles sont régies exclusivement par le décret de concession du 10 février 1883 ;

Qu'aux termes de ce décret, la redevance doit être payée sur la jauge nette actuelle et qu'elle est due par accostage et non par opérations de débarquement et d'embarquement ; qu'elle demande acte de ce qu'elle renouvelle ses offres précédentes, faites tant devant le Tribunal civil que dans l'instance actuelle, de régler sur ces bases aux mains de qui par justice sera reconnu propriétaire de la jetée et en tout cas jusqu'à la fin du litige, entre les mains du séquestre judiciaire, sous réserve toutefois des saisies-arrêts existant entre ses mains ; que Harding, la Trouville Pier Company et Nichols soient déboutés de leurs fins et actions et condamnés conjointement et solidairement aux dépens envers elle, lesquels comprendront à titre de dommages-intérêts tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement ;

Attendu que Harding soutient que c'est à lui qu'il appartient, comme propriétaire et en tout cas comme possesseur de la jetée-promenade, de toucher le prix des accostages depuis le 31 juillet 1901 ; que d'ailleurs Nichols, qui conteste ses droits, est sans qualité pour le faire, la décision de la Haute Cour de justice d'Angleterre dont il prétend tenir ses pouvoirs n'ayant pas reçu l'exequatur d'un Tribunal français ;

Attendu que Nichols et la Trouville Pier Company prétendent de leur côté qu'en l'absence d'une décision de justice prononçant contre cette compagnie la résiliation du contrat de transport du 6 décembre 1892, elle reste propriétaire de la jetée à l'exclusion de Harding et que seul Nichols ès qualité peut toucher les droits d'accostage et autres redevances ;

Attendu que la contestation qui divise Harding et la Trouville Pier Company est une question de propriété immobilière qui ne saurait être tranchée par le Tribunal de commerce, qu'il appartient aux parties de la faire solutionner par la juridiction compétente ;

Attendu qu'à la date du 14 juin 1901, Harding avait assigné la Trouville Pier Company devant le Tribunal civil du Havre en résiliation de concession et aux fins d'être autorisé à se remettre en possession de tous droits de concession, propriété et autres concernant la jetée-promenade ; que s'il

Digitized by Google

s'est désisté de cette action, prétendant être rentré eu possession de la jetée, Nichols ès qualité n'a accepté son désistement que sous réserve de sa protestation formelle contre cette prétention ; que la contestation est sérieuse et existe aussi bien pour la possession que pour la propriété de la jetée-promenade ; que tant que cette question ne sera pas jugée, la Compagnie Normande de Navigation à vapeur ne peut être condamnée ni envers Harding ni envers la Trouville Pier Company puisque ni l'un ni l'autre ne justifie d'un droit exclusif de propriété et qu'en présence de la défense que lui a faite Harding de payer les accostages à la Trouville Pier Company et de la signification par Nichols d'une ordonnance en référé de M. le Président du Tribunal civil du Havre nommant un séquestre judiciaire à la jetée, elle ne peut payer en d'autres mains que celles du séquestre ; que dès lors il n'est pas nécessaire de rechercher si Nichols devait ou non obtenir l'exequatur pour justifier sa qualité dans le présent débat puisque, alors même qu'il n'y figurerait pas, Harding ne pourrait quant à présent obtenir condamnation à son profit ; que d'ailleurs il est à remarquer d'une part que Nichols a été mis en cause par la Compagnie Normande et d'autre part que Harding a déjà conclu contre lui devant le Tribunal civil sans contester sa qualité et qu'il lui a signifié son désistement ;

Mais attendu que, toutes les parties étant d'accord pour demander au Tribunal de solutionner le litige relatif aux droits d'accostage, il y a lieu de rechercher dès à présent quelles sont les sommes dont la Compagnie Normande est redevable envers les propriétaires de la jetée-promenade, sauf à ordonner le versement de ces sommes entre les mains du séquestre jusqu'à ce que la question de propriété soit résolue par les juges compétents ;

Attendu que Harding prétend que les contrats de 1889 et de 1892 n'ont pris fin que le 31 juillet 1902 ; que par suite il y aurait lieu de régler du 1er août 1901 au 31 juillet 1902 aux conditions de ces contrats et à partir du 1er août 1902 aux conditions du décret de concession ;

Que le droit fixé par ce décret doit être payé sur la jauge brutes des navires et qu'il y a lieu à double perception quand il y a débarquement et embarquement de voyageurs ;

Que Nichols ès qualité et la Trouville Pier Company ne contestent pas que la jauge nette doive servir de base à la

Digitized by Google

perception, mais qu'ils soutiennent qu'elle doit être calculée d'après les prescriptions du décret du 24 mai 1873, en vigueur en 1883, abstraction faite des modifications résultant des décrets des 21 juillet 1887, 7 mars 1889 et 31 juillet 1893, qu'ils prétendent comme Harding que les droits sont dus pour chaque arrivée ou départ des navires accostant à la jetée ;

Attendu qu'il y a donc trois points à examiner :

1° Qand le contrat de 1889-1892 a-t-il pris fin ?

2° Le droit à percevoir doit-il être calculé sur la jauge brute ou sur la jauge nette et dans ce dernier cas, faut-il adopter la jauge nette légale actuelle ou celle qui résultait de la législation existante lors du décret de concescion ?

3° La redevance est-elle due par accostage ou par opération de débarquement et d'embarquement de passagers ?

Attendu qu'aux dates des 14 et 23 mai et 14 juin 1889 un contrat intervenait entre la Compagnie Normande de Navigation à vapeur, la Trouville Pier and Steamboat Company Limited et G. Palmer Harding, ce dernier agissant comme concessionnaire de la jetée-promenade de Trouville alors en construction et comme se rendant caution solidaire de la compagnie sus-nommée ; que ce contrat, conclu pour une durée de 5 ou 10 années à partir du jour où la jetée serait terminée, devait lier non seulement la Trouville Pier and Steamboat Company, mais les propriétaires futurs de la jetée ; qu'il fut transféré à la Trouville Pier Company, et n'eut d'effet qu'à dater du 1er août 1892 ; que le 16 novembre 1896 il fut renouvelé entre la Compagnie Normande et la Trouville Pier Company pour une durée de 5 années ayant commencé le 1er août 1896, mais que Harding qui n'est pas intervenu à ce contrat prétend qu'il ne lui est pas opposable et que le contrat primitif est resté en vigueur jusqu'au 31 juillet 1902 ;

Mais attendu qu'il est établi que le contrat de 1889 a été dénoncé le 25 juillet 1896 par la Trouville Pier Company avec l'approbation de Palmer Harding, qu'il importe peu dès lors que ce dernier ne soit pas intervenu au contrat du 16 novembre 1896 et que c'est à tort qu'il voudrait prétendre que les dispositions du contrat primitif étaient applicables jusqu'au 31 juillet 1902 ; que les parties sont donc depuis le 1er août 1901, date de l'expiration du second contrat, soumises aux dispositions du décret de concession de 1883 ;

Attendu que l'article 12 de ce décret porte que les permis-

Digitized by Google

sionnaires seront tenus de laisser accoster les bateaux, allèges, canots, pour débarquer ou embarquer leurs passagers et qu'en retour de cette obligation, ils percevront à leur profit sur les bâtiments qui accosteront à la jetée les droits ci-après :

Pour chaque bâtiment par tonne enregistrée :

Au-dessous de 15 tonnes.	0 fr. 40
De 15 à 50 tonnes.	0 fr. 60
Au-dessus de 50 tonnes.	1 fr.
Pour une allège, par voyage et par tonne	0 fr. 20
Pour un canot entièrement ouvert débarquant ou embarquant des voyageurs avec ou sons bagages. par course	0 fr. 50

ces droits comprenant le péage dû par les passagers avec ou sans colis qui auront ainsi leur passage gratuit sur la jetée tant à l'embarquement qu'au débarquement ;

Attendu que par tonne enregistrée, traduction du terme anglais « registered ton », il faut entendre la jauge qui figure officiellement sur l'acte de francisation des navires c'est-à-dire la jauge nette ; que la jauge brute n'est indiquée à l'acte de francisation que comme tonnage spécial prévu pour la liquidation des primes ; qu'il n'est donc pas douteux que la redevance fixée par le décret de concession doit, comme il est de règle pour les droits perçus par l'Etat ou par les Chambres de commerce, être calculée sur la jauge nette ; que pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le texte précisât la jauge brute ;

Attendu, en ce qui concerne la méthode d'après laquelle la jauge nette doit être établie, que le décret n'a pas eu en vue la seule Compagnie Normande de Navigation à vapeur, mais qu'il oblige le concessionnaire à laisser accoster tous les bateaux qui se présentent pour débarquer ou pour embarquer des passagers ; qu'en l'absence d'une clause indiquant que les concessionnaires seront en droit de bénéficier indéfiniment de la législation existante au moment où le décret a été rendu, sans tenir compte des modifications dont elle pourrait par la suite être l'objet, il est bien certain que la jauge servant de base à la perception est celle qui est enregistrée, c'est-à-dire qui figure sur l'acte de francisation du navire au

Digitized by Google

moment où il se présente pour accoster à la jetée, qu'il ne peut y en avoir qu'une, la jauge légale établie actuellement d'après les dispositions du décret du 31 janvier 1893; que sans doute les modifications survenues dans la méthode de jaugeage des navires sont préjudiciables aux intérêts des propriétaires de la jetée-promenade, mais qu'il leur appartenait de solliciter une revision et un relèvement de leur tarif, ce qu'ils ont fait d'ailleurs; que jusqu'à ce qu'ils l'aient obtenu, c'est le décret de concession de 1883 qui doit être strictement appliqué;

Attendu enfin qu'il n'y a aucun argument à tirer en faveur des prétentions de Harding et de la Trouville Pier Company de ce que, sous l'empire du contrat de 1889, renouvelé en 1896, la Compagnie Normande ait payé des redevances beaucoup plus élevées que celles qui résultent du décret de concession tel qu'il doit être aujourd'hui appliqué; qu'elle consentait ainsi un sacrifice en vue d'éviter une concurrence de la part de la compagnie de la jetée qui, par l'article 11 du contrat de 1889, s'interdisait de créer aucun service de bateaux à passagers entre Le Havre et Trouville, comme aussi de s'intéresser directement ou indirectement dans une société de bateaux ayant le même objet; qu'il importe peu encore que, par le même article, Harding et la compagnie de la jetée se soient interdit d'abaisser le tarif d'accostage prévu par le décret de concession pour tout bateau faisant un service public de transport de voyageurs pouvait faire concurrence au service de la Compagnie Normande; que cette clause insérée dans l'intérêt de la Compagnie Normande n'indique nullement, comme voudrait le prétendre Harding, que la convention de 1888 ait eu pour effet de réduire les tarifs au profit de la Compagnie Normande, qu'on ne comprendrait pas que la Trouville Pier Company qui, d'après ses statuts, pouvait établir une ligne de paquebots entre le Havre et Trouville, y ait bénévolement renoncé pour ne toucher de la Compagnie Normande qu'une redevance moindre que celle qui résultait du décret de concession; qu'en réalité c'était un traité de participation qui avait été conclu entre les deux compagnies;

Attendu enfin sur le troisième point en litige, qu'il est de règle que les droits de péage établis dans les ports de France sont perçus à l'embarquement et au débarquement quand ils sont stipulés sur les passagers ou sur les marchandises, mais

Digitized by Google

que lorsqu'ils sont basés sur la jauge des navires, ils ne sont perçus qu'une seule fois, soit que le navire embarque des passagers ou en débarque, soit qu'il fasse les deux opérations;

Qu'il est rationnel d'appliquer la même règle dans l'espèce, que pour y faire exception, il faudrait une clause nette et précise qui ne se trouve pas dans le décret de concession ;

Qu'il ressort au contraire des termes de l'article 12 que c'est le seul fait de l'accostage qui donne droit à la perception de la redevance, que cette interprétation se trouve corroborée par le dernier paragraphe de cet article stipulant que les droits qui sont perçus comprennent le péage dû par les passagers, qui ont ainsi leur passage gratuit sur la jetée, tant à l'embarquement qu'au débarquement, c'est-à-dire qu'une seule redevance payée par le navire comporte la gratuité du passage sur la jetée pour les passagers qui embarquent et pour ceux qui débarquent, ce qui implique bien une double opération d'embarquement et de débarquement ;

Attendu enfin qu'en admettant même que le décret fût obscur sur ce point, il dévrait, à l'égard des tiers, s'interpréter contre le concessionnaire ;

Attendu qu'il y a lieu dès lors de donner acte à la Compagnie Normande de ses offres de règlement et de les déclarer suffisantes ; qu'il échet par suite de dire à tort les prétentions contraires de Harding et de Nichols ès qualité ; qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à la demande de provision formulée par Harding ;

Par ces motifs,

Renvoie les parties devant les juges compétents en ce qui concerne la question de propriété de la jetée-promenade ;

Dit et juge que les conventions intervenues entre les propriétaires de la jetée-promenade et la Compagnie Normande de Navigation à vapeur ont pris fin au 31 juillet 1901 et que depuis cette époque leurs rapports sont régis par le décret de concession du 10 février 1883 ;

Dit et juge qu'aux termes de ce décret la redevance doit être payée sur la jauge nette légale actuelle et qu'elle est due par accostage et non par opération de débarquement et d'embarquement ;

Donne acte à la Compagnie Normande de Navigation à vapeur de ce qu'elle renouvelle ses offres précédentes de

Digitized by Google

régler sur ces bases aux mains du séquestre judiciaire de la jetée-promenade, sous réserve toutefois des saisies-arrêts existant entre ses mains ; dit ses offres suffisantes et libératoires à charge par elle de les réaliser :

Déboute respectivement Harding, la Trouville Pier Company et Nichols de leurs demandes, fins et actions contraires et les condamne aux dépens, lesquels comprendront à titre de dommages-intérêts, tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement qui pourront être encourus. »

Du 5 janvier 1904. — Prés. : M. Roederer, prés. ; plaid : Mes Deshayes (du barreau de Caen), de Grandmaison et Basset, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 373 ; Aix, 3 novembre 1891, *M.* 93, 1, 251.

II. — III. — Comp. en matière de taxes de douane, Cassation, 12 juillet 1898, ce Rec., XIV, p 21 ; en matière de droits de pilotage, Caen, 22 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p 681 ; en matière d'hypothèque maritime, Nîmes, 22 avril 1901, *ibid.*, XVI, p. 639 ; en matière de radoub, Havre, 1er mars 1893, *ibid.*, IX, p. 33 et les notes sous ces décisions.

D'après M. Lyon-Caen, « quand les lois visent le tonnage d'un navire, c'est au tonnage brut qu'elle se réfèrent. . Le tonnage net n'a d'importance que pour le navire considéré comme moyen de transport ». Voyez Lyon-Caen, *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1902, p. 546.

IV. — Comp. les lois du 23 décembre 1897 et du 25 mars 1898 qui fixent le montant des droits de quai établis sur les passagers et sur les marchandises, ce Rec., XIII, p. 586 et 739.

V. — Comp. *Gaz. Pal.*, *Tables quinquennales*, 1897-1902, v° *Concession*, nos 10 et suiv.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE FÉCAMP

23 décembre 1903

Charte-partie. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Responsabilité. — Fin de non-recevoir. Article 435, C. com. Détérioration. Manquant. Absence de marques. Application. — Fin de non-recevoir. Réserves générales et vagues. Nature du dommage. Absence d'indication. Demande de réparation. Volonté non manifestée. Absence de protestation. — Fin de non-recevoir Article 435 C. com. Formalités. Absence d'ordre public. Renonciation. Possibilité.

Navire : « Pagasarri ».

I. – Le capitaine est tenu de délivrer des marchandises portant les marques qu'il a indiquées au connaissement, nonobstant la clause de la charte-partie l'obligeant seulement à mentionner sur le connaissement la quantité embarquée.

S'il livre une partie de marchandises ne portant pas ces marques, il y a « manquant » et le capitaine en est responsable.

II. – La fin de non-recevoir établie par l'article 435 du Code de commerce s'applique non seulement au cas de détérioration, mais encore au cas de manquant et, par conséquent, de livraison d'une partie de marchandises ne portant pas les marques figurant au connaissement.

III. – De vagues réserves d'ordre général sans indication de la nature du dommage ni manifestation de la volonté d'en demander réparation, ne peuvent constituer la protestation exigée par l'article 435 du Code de commerce.

IV. — Les formalités exigées par l'article 435 du Code de commerce ne sont pas d'ordre public et les parties peuvent y renoncer.

De Abasolo c. Constantin et ses fils.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que la demande introduite par M. de Abasolo est relative à un règlement de fret ;

Digitized by Google

Attendu que le vapeur espagnol *Pagasarri*, affrété pour apporter de Mobile à MM. Constantin et ses fils une cargaison de bois, est arrivé à Fécamp le 22 septembre dernier et en est reparti le 1er octobre dans la soirée après avoir opéré complètement son déchargement ;

Attendu que d'après le compte établi par les affréteurs eux-mêmes, le montant total du fret s'élevait à la somme de 70.875 fr. 45, sur laquelle somme, en tenant compte des avaries et frais de débarquement, MM. Constantin et ses fils restent encore débiteurs de la somme de 12.450 fr. 10 ; que c'est le chiffre de solde de fret fixé par Constantin et ses fils que de Abasolo a pris pour base de son action ;

Mais attendu que Constantin, pour amoindrir la portée de la demande de l'armateur parfaitement justifiée quant au chiffre, allègue que diverses marchandises portées au connaissement ne lui ont pas été délivrées par le capitaine et doivent être portées comme manquant ; qu'il offre donc de payer à de Abasalo la somme réclamée, mais sous déduction de la valeur du manquant trouvé au débarquement du *Pagasarri* ; que le manquant se compose de 429 madriers 3 X 9 cubant 9 st. 031, 23 madriers 4 X 9 cubant 0,701, 20 standards planchettes prime quality représentant une valeur de 10.629 fr. 80 ;

Attendu qu'aux termes du connaissement, le capitaine du *Pagasarri* a pris charge de 82.801 pièces de bois destinées à Fécamp et qu'il est cependant reconnu par Constantin et ses fils qu'il en a été débarqué 83.217, d'où un excédent de 439 pièces de bois dont le navire demande à bénéficier ;

Attendu que, malgré l'excédent de quantité, Constantin et ses fils invoquent les manquants de madriers et de standards planchettes dont il est parlé ci-dessus ; qu'après avoir basé le motif de refus de la marchandise sur le défaut de qualité et de dimension, ils ont enfin allégué que les bois débarqués portaient des marques étrangères au connaissement ;

Attendu qu'en effet, conformément aux prescriptions de l'article 281 du Code de commerce le connaissement signé par le capitaine du *Pagasarri* porte, en marge, les marques dont devaient être revêtues les pièces de bois destinées à Constantin et ses fils, un losange avec un S dedans et le numéro I à droite ; que de cette mention résulte pour le capitaine l'obligation de ne remettre aux destinataires que les marchandises revêtues des dites marques ; que la clause de la

Digitized by Google

charte-partie obligeant le capitaine à affirmer le nombre de pièces de bois ne peut porter atteinte aux prescriptions formelles de la loi acceptées par le capitaine en signant le connaissement ;

Attendu, il est vrai, que Constantin eux-mêmes ont singulièrement affaibli la valeur qu'ils veulent tirer de cette mention des marques en acceptant la livraison des pièces de bois non revêtues des signes distinctifs ou revêtues de signes différents, et en émettant la prétention de se faire délivrer des marques étrangères au connaissement ;

Attendu que cependant, à s'en tenir strictement à la marque insérée au connaissement en dehors de toute distinction sur la nature et la qualité dont il ne peut être responsable, il faut reconnaître que le capitaine du *Pagasarri* ne s'est pas libéré de ses obligations de transporteur en ne remettant pas à Constantin les bois porteurs de la marque ci-dessus décrite ;

Attendu que les bois qu'il a délivrés à Constantin ne peuvent donc faire aliment au connaissement ; que la non-représentation des bois ainsi marqués constitue à l'égard de Constantin un manquant dont il est fondé à se prévaloir et à demander le paiement par voie d'indemnité ;

Mais attendu que l'armateur et le capitaine du *Pagasarri* soutiennent que cette demande est non-recevable comme ayant été formée contrairement aux prescriptions de l'article 435 du Code de commerce modifié par la loi du 24 mars 1891 édictées à peine de déchéance ;

Attendu tout d'abord que la demande ainsi libellée et qualifiée par les destinataires se réfère à un transport maritime et à un manquant provenant d'un fait de navigation ; que c'est à l'occasion et en vertu des obligations nées du contrat de transport passé avec de Abasolo que les destinataires entendent le rendre responsable ; que cette action rentre donc bien dans la catégorie des actions pour dommages arrivés à la marchandise visées par l'article 435 du Code de commerce dont la généralité des expressions « dommages arrivés à la marchandise » comprend aussi bien les dommages provenant d'un déficit dans le poids ou la quantité que ceux ayant pour cause des détériorations ;

Attendu que, pour se soustraire aux déchéances édictées par l'article 435, Constantin et ses fils allèguent une faute à la

Digitized by Google

charge du capitaine, faute tombant sous le coup de l'article 1382 du Code civil ;

Mais attendu que selon les destinataires le capitaine du *Pagasarri* aurait débarqué à Bordeaux les marchandises qui font l'objet de leur demande actuelle et qu'en ce faisant il aurait commis une faute dont ils entendent le rendre responsable ;

Attendu que ce fait n'est pas prouvé ; que de Abasolo apporte, au contraire, la preuve que les réclamateurs de Bordeaux ont été régulièrement livrés des bois qui leur étaient destinés et qu'ils se plaignent seulement de la mauvaise qualité du bois reçu ; que la preuve de ce fait ne rendrait pas le capitaine davantage responsable, l'événement ne pouvant être considéré comme un fait de navigation ;

Attendu que l'article 435 applicable à l'espèce actuelle déclare non recevable toute action contre le capitaine si la marchandise a été reçue sans protestations et que ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures et si dans le mois de leur date elles ne sont suivies d'une action en justice ; que la recevabilité de l'action est donc subordonnée à l'accomplissement de trois formalités distinctes dans les délais indiqués : 1° une protestation ; 2° sa signification ; 3° la demande en justice ;

Attendu que le navire *Pagasarri* a terminé le déchargement des bois le 1er octobre 1903 et a repris la mer le soir du même jour ; que le déchargement a été opéré par Constantin et ses fils eux-mêmes qui ont pris livraison des bois au fur et à mesure de leur enlèvement du bord, le connaissement stipulant que la marchandise sera reçue au port de décharge du bord du navire ;

Attendu que le point de départ du délai de vingt quatre heures imparti par l'article 435 pour la protestation des réclamateurs et la signification de la protestation a donc commencé à courir à partir du 1er octobre, date de la livraison effectuée et réelle des bois à Constantin ;

Attendu qu'il ne se place dans ce délai aucune protestation et aucune signification de protestation ; que la première protestation se produit seulement le 6 octobre 1903 dans une lettre adressée par Constantin à Langlois, courtier des armateurs du *Pagasarri* et que cette tardive réclamation n'affecte que les madriers et qu'il n'y est pas parlé des vingt standards

Digitized by Google

de planchettes primes quality pour lesquels la première protestation se produira le 7 octobre ;

Attendu qu'ils allèguent une protestation dans les bureaux du courtier en présence du capitaine le 1er octobre à la fin du débarquement sans qu'il leur soit possible d'en rapporter la preuve ; que par la correspondance échangée entre le courtier et les réclamateurs on est porté à croire que de timides et vagues réserves ont pu être formulées le jour ou le lendemain du départ, mais qu'on ne saurait voir dans ces réserves d'ordre purement général la protestation énergique exigée par la loi, et qui ne laisse de doute ni sur la nature du dommage ni sur l'intention bien formelle des réclamateurs d'en demander la réparation par toutes voies de droit ;

Attendu que la protestation de droit était d'autant plus difficile à faire pour les destinataires dans le délai imparti, qu'ils paraissent n'avoir connu le manquant que quelques jours plus tard ;

Attendu qu'en tous cas on ne trouve nulle part la signification de la protestation qui est la manifestation la plus évidente de la protestation et qui en la portant à la connaissance du capitaine par un procédé plus tangible la rend indiscutable ; que par cette signification le capitaine est fixé sur la nature et la qualité de la réclamation et ne peut se méprendre sur les intentions du destinataire de poursuivre la réparation du préjudice que lui cause le dommage ;

Attendu qu'en l'espèce deux des formalités exigées par l'article 435 n'ont pas été remplies : la protestation et la signification de protestation ;

Attendu que les parties peuvent suppléer par des équipollents et même renoncer aux formalités de l'article 435 qui ne sont pas d'ordre public, soit par des propositions d'arrangement ou de règlement contradictoire suivies d'un accord ou d'une convention aux termes de laquelle le manquant ou avarie de la marchandise est avéré ou reconnu ;

Attendu qu'en l'espèce il n'est intervenu aucune convention, aucun arrangement pour le règlement des manquants qui n'ont pas davantage été reconnus par le capitaine ; que ce dernier et M. Langlois, son courtier, méconnaissent formellement avoir pris un engagement quelconque relatif à cette question ;

Attendu que dans ces conditions Constantin et ses fils n'ont pas rempli les formalités exigées par la loi et de nature à

Digitized by Google

mettre leur action à l'abri de la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce ;

Attendu qu'il y a donc lieu de les déclarer non recevables en leur demande ;

Attendu que par suite du rejet de cette demande celle de Abasolo qui est juste et bien fondée doit être admise sauf en ce qui concerne les intérêts qui ne peuvent courir que du jour de la demande en justice :

Attendu que l'excédent de 439 madriers débarqués en trop a été reconnu par Constantin et ses fils et qu'il y a lieu d'en ordonner la remise aux demandeurs sous contrainte ;

Attendu que malgré l'admission de la demande l'exécution provisoire du jugement nonobstant appel et sans caution ne paraît pas devoir être ordonnée ;

Que les hypothèses énumérées dans l'article 439 du Code de procédure civile, le titre non attaqué ou la condamnation précédente dont il n'y aura pas d'appel, ne se rencontrent pas en l'espèce ;

Attendu que toute partie qui succombe doit être condamnée aux dépens ;

Par ces motifs,

Dit que les bois représentés par le capitaine du *Pagasarri* ne peuvent faire aliment au connaissement et que les bois dont le paiement est demandé par Constantin et ses fils doivent être considérés comme manquants ;

Déclare ces derniers non recevables en leur paiement d'indemnité pour manquant en raison de l'inaccomplissement des formalités édictées par l'article 435 du Code de commerce, rejette la dite demande ;

Dit juste et bien fondée l'action de de Abasolo et condamne en conséquence Constantin et ses fils à lui payer la somme de 12.450 fr. 10 pour les causes sus-énoncées avec intérêts de droit ; le condamne, en outre, à remettre à de Abasolo dans le délai de quinzaine à partir de la signification du jugement, et sous une contrainte fixée à vingt francs par jour de retard qui commencera à courir à l'expiration du délai de quinzaine ci-dessus imparti, les 439 planchettes trouvées en excédent, aux offres par de Abasolo de rembourser les frais de mise à terre de douane et statistique afférents à cette marchandise ; dit qu'il n'y a pas lieu à exécution provisoire du jugement ; condamne, en outre, Constantin et ses fils en tous les dépens. »

Digitized by Google

Du 23 décembre 1903. — Prés. : M. Lemétais, prés. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre), avocat, et Le Boullenger, agréé (1).

I. — L'armateur ne peut imposer au destinataire de recevoir des marchandises de marques différentes de celles portées au connaissement et il doit lui payer la valeur du manquant Voyez Marseille, 26 juillet 1901, ce Rec., XVII. p. 146 et la note. Comp Marseille, 18 octobre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 359 ; Rouen, 16 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 17 et les notes sous ces décisions.

II. — Sur l'application de l'article 435 du Code de commerce au cas de manquant, voyez conf. Havre, 1er avril 1901, ce Rec., XVI, p. 654 ; 5 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 323 ; Table décennale, vo *Fin de non-recevoir*, no 37. La Cour de cassation a jugé à cet égard que le manquant devait être causé par un fait du transport maritime pour que la fin de non-recevoir établie par l'article 435 soit opposable au destinataire et cette décision a donné lieu à quelques difficultés d'interprétation. Voyez Cassation, 18 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 148, la doctrine et la jurisprudence en note ; *Adde*, Havre, 3 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 435 et la note.

III. — Sur la forme de la protestation prescrite par l'article 435 et les équivalents qui peuvent la suppléer, voyez Cassation, 5 mars 1888, ce Rec., III, p. 659 : 22 juin 1891, *ibid.*, VII, p. 113 ; Rouen, 19 août 1898, ce Rec., XIV, p. 498 et la jurisprudence en note ; Nantes, 15 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 339 et la note ; Table décennale, vo *Fin de non-recevoir*, nos 82 et suiv. Comp. Syra, 1899, ce Rec., XIV, p. 839 et la note critique; Gand, 3 mai et 18 juillet 1885, *ibid.*, II, p. 67.

D'après MM. Lyon-Caen et Renault, il suffit pour qu'il y ait protestation « que le destinataire manifeste d'une façon quelconque la volonté de former une réclamation ». Voyez *Traité de droit commercial*, t. V, no 815.

IV. — Les formalités prescrites par l'article 435 du Code de commerce ne sont pas d'ordre public. Voyez Havre, 17 novembre 1896, ce Rec., XII, p. 471 ; Table décennale, vo *Fin de non recevoir*, no 103. Mais d'après la jurisprudence elles constituent un moyen de défense au fond qui peut être opposé en tout état de cause. Voyez Rouen, 31 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 160 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

7 novembre 1903

Gens de mer. Salaires. Traitement. Lien étroit. Marin. Sortie de l'hôpital. Rapatriement. Salaires. Paiement jusqu'à expiration des quatre mois. Absence de guérison. Armateur. Reconnaissance. Frais de traitement. Paiement. Obligation. Maladie survenue en cours de voyage. Cause des frais de traitement. Preuve. Impossibilité de l'exiger.

Navire : « Maréchal de Gontaut ».

Le traitement du marin tombé malade en cours de voyage est intimement lié au paiement de ses loyers.

L'armateur, qui, après le rapatriement d'un marin, sorti de l'hôpital, lui paie ses loyers jusqu'à la limite extrême de quatre mois fixée par l'article 262 du Code de commerce, reconnaît implicitement qu'il n'est pas guéri à son arrivée en France.

En conséquence il doit payer au marin les frais de traitement jusqu'au jour où les salaires ont cessé de courir, sans pouvoir exiger la preuve que ces frais de traitement ont été occasionnés par la maladie survenue en cours de voyage.

LACROIX c. COMPAGNIE DE NAVIGATION FRANÇAISE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Lacroix, marin embarqué comme second à bord du navire *Maréchal de Gontaut*, réclame à la Compagnie de Navigation Française, dont le siège social est à Nantes et à laquelle appartient le dit navire, une somme de 456 francs avec intérêts de droit qu'il prétend lui être due pour ses loyers, soins médicaux et médicaments depuis le 23 juin 1902, époque où il a été débarqué malade à Maurice, jusqu'au 22 octobre suivant, date de sa guérison ;

Attendu que depuis l'assignation la Compagnie de Navigation Française a versé le montant des loyers réclamés ; que le litige ne porte plus que sur le remboursement des honoraires du médecin et sur le coût des médicaments prescrits s'élevant ensemble d'après l'assignation à 89 fr. 15 ;

Attendu que dans ses conclusions prises à la barre, Lacroix a modifié ce chiffre qu'il élève à 124 fr. 15 ;

Digitized by Google

Attendu qu'aux termes de l'article 262 du Code de commerce modifié par la loi du 12 août 1885, « le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire s'il tombe malade pendant le voyage;... les loyers du matelot laissé à terre lui sont payés jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau ou qu'il ait été rapatrié ; s'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à ce qu'il soit rétabli. Toutefois la période durant laquelle les loyers du matelot lui sont alloués ne pourra dépasser quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre » ;

Attendu que la Compagnie de Navigation Française, après avoir repoussé les prétentions de Lacroix, a consenti à payer la totalité des loyers réclamés, mais qu'elle refuse de rembourser les frais de traitement faits par ce marin depuis son rapatriement ; qu'elle fonde sa résistance sur ce que Lacroix, à défaut de preuve contraire, doit être supposé sorti guéri de l'hôpital de Maurice avant son rapatriement;

Mais attendu que la doctrine enseigne, en se basant sur la discussion qui a précédé le vote de la loi de 1885, que les traitement et pansement du matelot tombé malade en cours de voyage sont intimement liés à ses loyers ;

Attendu qu'alors même que le capitaine, usant de la faculté que lui donne l'article 262, a traité avec l'Etat pour le traitement et le rapatriement du marin malade, les effets du contrat forfaitaire prennent fin au moment où le marin est rapatrié ;

Attendu que la Compagnie de Navigation Française, en consentant à payer à Lacroix ses loyers jusqu'à la limite extrême de quatre mois fixée par la loi, alors que ce marin avait été rapatrié à Marseille le 24 août précédent, a reconnu implicitement qu'il n'était pas guéri lors de son arrivée en France ; qu'en vertu des principes sus énoncés les frais de traitement, inséparables des loyers, sont dus à Lacroix jusqu'au jour où ceux-ci ont cessé de courir ;

Attendu qu'il appartient au juge d'apprécier l'importance de la somme réclamée pour les frais de traitement ;

Attendu que celle dont Lacroix demande le remboursement ne semble pas exagérée ; que la Compagnie de Navigation Française doit être condamnée à la lui payer;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie de Navigation Française à payer à Lacroix la somme de 124 fr. 15 représentant les frais de

Digitized by Google

traitement et médicaments faits par ce marin depuis son rapatriement jusqu'au 22 octobre 1902, date à laquelle ses loyers ont cessé de courir;

Condamne la Compagnie de Navigation Française aux intérêts de droit et aux dépens de l'instance. »

Du 7 novembre 1903.—Prés.: M. Baugé; plaid.: Mes Puget et Pichelin avocats (1).

Observation. — Comp. Desjardins, t. III, no 724; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 459 et 460; Alger, 28 septembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 550 et la note ; Conseil d'Etat, 7 février 1902, *ibid.*, XIX, p. 352.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROCHEFORT-SUR-MER

29 janvier 1904

Grève. Ouvriers d'une corporation. Grève générale. Contrat. Impossibilité de la prévoir et de la conjurer. Absence de violences. Impossibilité d'embaucher. Force majeure. Staries. Suspension.

Navire : « Real ».

La grève générale de tous les ouvriers d'une corporation constitue un cas de force majeure suspendant le cours des staries, si elle n'a pu être prévue au moment du contrat et ne peut ensuite être conjurée.

Il importe peu que des violences ne soient pas commises, s'il est impossible d'embaucher des ouvriers.

Paulsen et Wers c. Ernest Leps.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant exploit en forme en date du 4 août 1903, enregistré, les demandeurs ont fait assigner Ernest Leps devant ce Tribunal pour le faire condamner à leur payer une somme de 2.010 francs pour surestaries, sous réserves de toutes autres surestaries qui pourraient être dues ultérieurement ;

Attendu qu'à l'audience Paulsen et Wers, augmentant les

(1) Communication de Me Pichelin, avocat à Nantes.

Digitized by Google

conclusions de leur exploit introductif d'instance, concluent au paiement d'une somme de 8.710 francs, représentant treize jours de surestaries à raison de 670 francs par jour, à l'occasion du déchargement du steamer *Real*;

Attendu que Leps soutient ne devoir aucune somme pour surestaries, les jours de planche ne courant pas pendant la durée de la grève qui a éclaté le 27 juillet 1903 et qui n'a pris fin que le 10 août suivant à six heures du matin, grève qui doit être considérée comme un cas de force majeure, le dégageant de l'engagement par lui contracté envers les armateurs ;

Attendu que des faits de la cause il résulte que le steamer *Real* est arrivé à Rochefort le 20 juillet 1903 avec un chargement de bois pour M. Leps ; que les jours de planche ont commencé à courir le 21 du même mois, et devaient finir le 1er août 1903 à midi ;

Attendu que, dans la matinée du 27 juillet, le travail cessa brusquement, en conformité d'une décision prise en réunion des syndiqués à la Bourse du travail de Rochefort et que le travail ne reprit que le 10 août pour continuer jusqu'au 14, jour où le déchargement fut complètement terminé ;

Attendu qu'il y a lieu pour le Tribunal de rechercher si cette grève, résultant d'une décision prise par un syndicat d'ouvriers, constitue un cas de force majeure qu'il était impossible à M. Leps de prévoir au moment où il contractait son engagement et qu'il lui était impossible d'éviter ou de conjurer ;

Attendu qu'il est bien certain qu'au moment où Leps contractait l'obligation de décharger le navire de bois qui devait lui être expédié, c'est-à-dire à la date du 26 janvier 1903, il lui était impossible de prévoir la décision du syndicat des ouvriers qui a amené la grève à la date du 27 juillet ; que cette grève était d'autant moins à prévoir qu'en 1901 les conditions du travail avaient été réglées et déterminées entre ouvriers et patrons, ces derniers ayant été obligés de se soumettre et d'accepter les conditions à eux imposées, et qu'enfin depuis 1901 jusqu'au 27 juillet 1903, les déchargements de bois s'étaient toujours effectués sans provoquer de réclamations de part et d'autre ;

Attendu que les demandeurs soutiennent en vain que la grève n'était pas générale, parce qu'elle ne comprenait que

Digitized by Google

les déchargements de bois et que les charbons et minerais continuaient à être déchargés ;

Attendu qu'une grève est générale lorsque tous les ouvriers d'une corporation se solidarisent à ce point que leur demande n'est satisfaite et le travail repris que lorsque tous les chefs d'exploitation, quels qu'ils soient, ont adhéré au nouveau salaire exigé; et qu'il convient de remarquer dans l'espèce que M. Ernest Leps n'est pas seul importateur de bois à Rochefort et que sa seule volonté ne suffisait pas pour traiter avec les ouvriers syndiqués ;

Attendu que, s'il est vrai que la grève en elle-même et par elle-même peut ne pas constituer un cas de force majeure ou fortuit, il en est autrement quand elle déjoue les prévisions humaines, et qu'il n'est pas possible de la conjurer ;

Attendu que des faits de la cause et des explications fournies à l'audience il résulte que M. Leps a fait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour se procurer des ouvriers, faisant appel aux ouvriers des villes voisines, en faisant même venir à Rochefort, mais que ces ouvriers ne purent embaucher, ne se voyant pas suffisament protégés ;

Attendu qu'il n'est pas nécessaire qu'il y ait violences pour que la grève constitue un cas de force majeure ; qu'il suffit qu'il y ait impossibilité absolue de la part du patron de trouver ou de faire embaucher des ouvriers ; que c'est à tort que l'on prétend qu'une grève ne saurait être considérée comme cas fortuit, puisqu'il dépend toujours du patron de la faire cesser en accordant aux ouvriers grévistes tout ce que ceux-ci réclament ; que, si cette théorie était admise, elle aurait pour conséquence des résultats désastreux et de nature à compromettre gravement la prospérité du commerce et de l'industrie nationale ; que la légitimité des grèves ne peut être reconnue qu'à la condition que patrons et ouvriers aient dans la défense de leurs intérêts la même liberté et la même indépendance ; qu'il ne peut dépendre enfin d'un chef d'exploitation, fît-il tous les sacrifices demandés, de tenir ses engagements, alors que les concurrents, sur lesquels il n'a ni pouvoir, ni action, peuvent, par leur refus d'y consentir eux-mêmes, empêcher la reprise du travail ;

Attendu que de tout ce qui précède, il résulte qu'il était impossible à M. Leps de prévoir, au moment où il contractait son engagement, c'est-à-dire le 26 janvier 1903, qu'une grève

Digitized by Google

pouvait éclater à fin juillet suivant et qu'enfin malgré tous ses efforts il lui a été impossible de conjurer cette grève : qu'il y a donc là le cas de force majeure qui l'a mis dans l'impossibilité de faire ce à quoi il était obligé ; que dans ces conditions sa demande de paiement de surestaries doit être repoussée ;

Par ces motifs.

Déclare Paulsen et Wers mal fondés dans leur demande, les en déboute et les condamne en tous les dépens de l'instance. »

Du 29 janvier 1904. — Présid. : M. Courty ; plaid. : Mes de Lapeyre et Chasseriau, avocats (1).

Observation. — Voyez conf. pour la reconnaissance d'un cas de force majeure dans la grève générale qu'il est impossible de prévoir et de conjurer, Rouen, 11 décembre 1899, ce Rec., XV, p. 437 et la jurisprudence en note; 11 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 442 ; Marseille, 24 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 66 et la note ; Aix, 21 novembre 1901. *ibid.*, XVII, p. 307.

Pour le cas où la grève existait déjà ou était prévue lors de l'affrètement, voyez Marseille, 12 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 391 et la note critique. Lorsque la grève n'est pas générale, voyez Dieppe, 30 mars 1900, *ibid.*, XVIII, p. 32.

Lorsque le travail n'est pas protégé, voyez Marseille. 2, 11, 14 et 15 janvier 1901, *ibid.*. XVI, p. 512 ; pour le cas de grève accompagnée de violences et de faits illicites, comp. Poitiers, 12 janvier 1903, *Gaz. Pal.*, 1903, 1, 224.

Les mêmes règles s'appliquent-elles à l'entrepreneur de débarquement ? Voyez Douai, 28 juin 1901, *H.* 1901. 2. 262 et la note ; Anvers, 27 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 412 et la note ; Copenhague, 22 août 1900, *ibid.*, XVII, p. 358; Comp. Aix, 29 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 164.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

17 juillet 1903

Assurances maritimes. Assurance pour compte d'autrui. Désignation de l'intéressé. Commissionnaire. Primes. Paiement. Obligation. Commissionnaire agissant comme fondé de pouvoir. Déclaration formelle. Primes. Paiement. Non obligation.

Navire : « Maroc ».

En matière d'assurances maritimes, celui qui agit pour le compte d'autrui fait acte de commissionnaire, qu'il indique ou non le tiers pour le compte duquel il agit.

En conséquence, il est tenu de payer à l'assureur le montant des primes.

Il n'en est autrement que s'il a déclaré formellement agir comme fondé de pouvoir ou par procuration de l'assuré.

ASSUREURS C. LE QUELLEC.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Sur la demande principale :

Attendu que, pour résister au paiement de la somme de 8.810 fr. 16, qui lui est réclamée conjointement et solidairement avec Verdeau et Cie par les assureurs, pour primes d'assurances du vapeur *Maroc*, échues depuis le 24 mars 1903, Le Quellec, sans en contester le quantum, soutient qu'il n'a agi qu'en qualité de *negotiorum gestor* de Verdeau et Cie, que sa situation est régie par les règles du mandat et que Verdeau et Cie, ses mandants, doivent seuls être recherchés pour le paiement des primes, puisqu'ils sont nommément désignés dans la police en leur qualité d'armateurs du *Maroc*, tandis que lui, Le Quellec, n'y est intéressé en aucune manière ; qu'il appelle néanmoins à sa garantie Verdeau et Cie, G. Verdeau, Baylaucq et Desbats, en leur qualité de copropriétaires du navire, à l'effet de se voir condamner à le relever indemne de la condamnation qui pourrait intervenir contre lui ;

Attendu que la doctrine et la jurisprudence décident qu'en matière d'assurances, celui qui agit pour le compte d'autrui fait acte de commissionnaire, qu'il déclare ou non le nom

Digitized by Google

du tiers pour le compte duquel il agit ; qu'il ne saurait en être autrement que dans le cas où l'intermédiaire déclarerait d'une façon formelle agir comme fondé de pouvoir du véritable intéressé ou par procuration ;

Que, sans s'arrêter à la lettre tardive de Le Quellec en date du 15 mai 1903, il y a lieu de remarquer que la police d'assurance en vertu de laquelle les assureurs agissent, si elle indique que Le Quellec a assuré le vapeur *Maroc* pour le compte de Verdeau et Cie, armateurs, ne contient aucune stipulation tendant à établir qu'au moment où il a traité, Le Quellec entendait n'agir qu'en qualité de mandataire et mettait, de convention expresse, le paiement des primes à la charge exclusive de ses commettants ; qu'il échet d'observer enfin que Verdeau et Cie sont domiciliés à Bordeaux où les assureurs sont représentés, qu'ils auraient pu traiter directement avec eux, et qu'ils n'ont eu d'autre raison en recourant à l'entremise de Le Quellec, que de mettre en jeu sa responsabilité à leur profit ; qu'il est donc logique de décider que Le Quellec doit être tenu conjointement et solidairement avec Verdeau et Cie au paiement des primes réclamées...;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement à l'égard de Le Quellec et par défaut à l'égard de Verdeau et Cie, les condamne conjointement et solidairement à payer aux assureurs la somme de 8.810 fr. 16, pour primes d'assurances du vapeur *Maroc*. . »

Du 17 juillet 1903. — Prés.: M. Balaresque ; plaid.: Mes Peyrard et Besse, agréés.

Observation. — Dans le sens de l'obligation du seul commissionnaire, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1434 ; Desjardins, t. VII, n° 1454 ; Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes*, t. II, n° 243 ; Bordeaux, 7 juin 1836, *M.*, 36-37. 2. 60. Comp. Marseille, 6 mai 1864, *M.*, 64. 1. 136 ; dans le sens de l'obligation subsidiaire seulement du commissionnaire, voyez Nantes, 19 mars 1861, *M.*, 62. 2. 38. Comp. Anvers, 25 juin 1901, ce Rec , XVII, p. 204 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BAYONNE

13 novembre 1903

Affrètement. Affréteur. Déclaration de rupture. Jours de planche. Absence de droit. Fréteur. Sommation de charger. Jours de planche non expirés. Disposition du navire. Résiliation. Torts de l'affréteur. Demi-fret dû — Affrètement. Non chargement. Demi-fret. Prix forfaitaire. Fréteur. Autres indemnités. Surestaries. Absence de droit.

Navire : « Ondine ».

I. — L'affréteur qui déclare rompre le contrat d'affrètement n'est pas fondé à réclamer le bénéfice des jours de planche stipulés par la convention qu'il ne veut pas exécuter.

En conséquence si, après sa déclaration, le fréteur l'a sommé de charger dans un certain délai et a disposé du navire à l'expiration de ce délai sans attendre la fin des jours de planche, c'est aux torts de l'affréteur que l'affrètement doit être résilié et il est redevable du demi-fret.

II. — En cas de non-chargement, le demi-fret accordé par l'article 288 du Code de commerce au fréteur est un prix forfaitaire invariable, qui doit l'indemniser de toutes les conséquences de la rupture du contrat et en sus duquel il ne saurait réclamer une autre indemnité, notamment des surestaries.

Le Bigot c. Legasse.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Le Bigot assigne Legasse en résiliation d'affrètement et en paiement de 3.419 fr. 30, sous réserves de surestaries ;

Attendu que Legasse demande la résiliation des conventions verbales d'affrètement aux torts de Le Bigot et la condamnation de ce dernier envers lui en de justes dommages-intérêts et en tous les dépens ;

Attendu que l'*Ondine*, après avoir effectué son premier voyage qui lui avait été réglé à Bordeaux par Legasse, s'est rendue sur l'ordre de ce dernier pour prendre son chargement de sel à Cadix où elle est arrivée le 13 août ;

Digitized by Google

Attendu que Legasse alors a voulu rompre les conventions d'affrètement, prétextant soit la force majeure résultant de la mauvaise pêche de cette année, ce qui n'est pas admissible, soit le temps perdu à Bordeaux pour le déchargement des morues, ce qui n'est pas justifié, offrant enfin pour résiliation avec indemnité une promesse d'affrètement pour 1904;

Attendu que Le Bigot ne voulant accepter la résiliation qu'avec l'indemnité prévue par l'article 288 a sommé Legasse de charger, lui faisant savoir qu'il lui donnait pour tout délai le 31 août, passé lequel délai il disposerait du navire;

Attendu que Legasse n'ayant pas chargé, Le Bigot a disposé du navire, les jours de planche à lui accordés n'étant pas expirés, le 1er septembre; que par suite Legasse soutient que les conventions doivent être résiliées en sa faveur et Le Bigot condamné en de justes dommages-intérêts et aux dépens;

Attendu que Legasse n'est pas fondé à réclamer le bénéfice des jours de planche stipulés par une convention qu'il ne veut pas exécuter;

Attendu que Le Bigot est par suite en droit de réclamer à Legasse le paiement du demi-fret prévu par le paragraphe 3 de l'article 288 du Code de commerce, mais sans surestaries, le paiement du demi-fret effectué par l'affréteur entre les mains du fréteur en cas de non-chargement étant un prix forfaitaire invariable qui doit l'indemniser dans toutes les circonstances des conséquences de la rupture des conventions quelles qu'elles puissent être;

Par ces motifs,

Prononce la résiliation des conventions verbales d'affrètement et ce aux torts de Legasse; le condamne à payer à Le Bigot la somme de 3.419 fr. 30, pour toute indemnité et dommages-intérêts; le condamne en plus en tous les dépens. »

Du 13 novembre 1903.

Observations. — I. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 803. Comp. Alexandrie, 14 juin 1900, ce Rec., XVII, p. 799.

II. — Voyez conf. Nantes, 28 août 1885, ce Rec., II, p. 172; Cassation belge, 4 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 161; Anvers, 13 mars 1897, *ibid.*, XIII, p. 181; 2 décembre 1887, *ibid.*, IV, p. 450.

Plus spécialement sur l'absence de droit à surestaries en outre du demi-fret, voyez conf. Nantes, 12 avril 1893,

Digitized by Google

ibid., IX, p, 537 ; Tables du Havre, 1855-75, v° *Affrètement*, n° 38. Comp. *ibid.*, n° 189. *Contrà* Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 804.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 janvier 1904

Affrètement. Mandataire. Conclusion. Mandat. Conditions importantes. Omission. Mandant. Absence d'engagement. Refus de ratifier. Légitimité. Connaissance des pourparlers. Approbation. Preuve. Charge du cocontractant. — Affrètement. Résiliation. Demi-fret. Mandataires. Absence de conclusion définitive. Article 288 C. com. Inapplication. Dommages-intérêts. Droit commun. Préjudice réel.

Navire : « Marie-Jeanne ».

I. — Le mandant est en droit de refuser de ratifier le contrat d'affrètement conclu par son mandataire et ne contenant pas certaines conditions importantes qu'il avait fixées, alors qu'il n'a pris aucun engagement personnel envers l'autre partie.

C'est à cette dernière partie qu'il incomberait de prouver que le mandant a eu connaissance des pourparlers de son mandataire et les a approuvés.

II. — L'indemnité fixée au demi-fret par l'article 288 du Code de commerce pour le cas où l'affréteur rompt le voyage s'applique seulement dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur, résultant du contrat d'affrètement.

Mais la responsabilité du mandataire de l'armateur envers ce dernier, ou envers le tiers à qui il a déclaré à tort avoir l'acceptation de son mandant est régie par les principes du droit commun et les dommages-intérêts dus à raison de la non-conclusion définitive du contrat d'affrètement, doivent être fixés d'après le préjudice réel éprouvé.

GIULI C. UNION DES PHOSPHATES, PIOT ET ARDITI.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que par la double entremise de Piot à Marseille, et d'Arditi à Paris, un contrat d'affrètement a été traité entre Giuli, propriétaire et armateur de la *Marie-Jeanne*, du port de

Digitized by Google

Marseille, et l'Union des Phosphates de Khéras et de Tocqueville, dont le siège est à Paris, pour un chargement de rails à prendre à Bonifacio, à destination de Bougie ;

Attendu que, les dernières conditions ayant été spécifiées dans une lettre du 21 janvier 1903 de Piot à Arditi, ce dernier a répondu le 23 par télégramme et par lettre confirmative que les affréteurs acceptaient toutes les conditions de la lettre du 21 et en priant d'établir et envoyer les exemplaires de la charte-partie ; que Piot a communiqué cette réponse à Giuli, son mandant ;

Attendu, néanmoins, que, sur la présentation de la charte-partie, l'Union des Phosphates a refusé de la signer, par le motif qu'elle ne contenait pas certaines conditions que les chargeurs considéraient comme importantes, à savoir notamment l'indication du tirant d'eau et la date extrême de l'arrivée du navire à Bonifacio ; que, sur ce refus, les accords ou les pourparlers ont été rompus ;

Attendu, en l'état, que Giuli, se prévalant d'un contrat dûment conclu par l'accord des deux volontés et indûment rompu, a cité en paiement du demi-fret, conformément à l'article 288 C. com., l'Union des Phosphates, en qualité d'affréteur, et Piot, son propre mandataire, qui, dans tous les cas, lui aurait annoncé témérairement et prématurément la conclusion de l'affaire ; que Piot a appelé en garantie Arditi ;

En ce qui concerne l'Union des Phosphates :

Attendu qu'il n'existe aucun engagement écrit ou verbal de cette dernière, donnant à Giuli un lien de droit à son encontre ; que tous les pourparlers ont été conduits par les deux intermédiaires Piot et Arditi dont la correspondance est le seul élément d'appréciation fourni au Tribunal ; que l'Union des Phosphates déclarant, à tort ou à raison, mais sans que le contraire puisse être prouvé, qu'elle n'avait pas été tenue au courant des lettres échangées entre Piot et Arditi et n'avait pas donné son consentement final, ne saurait être retenue en cause sur les fins principales ; que d'ailleurs Arditi n'a pas pris de fins en garantie contre elle ;

En ce qui concerne Piot et Arditi :

Attendu, s'il en est ainsi, qu'il est constant qu'Arditi a commis une faute lourde en déclarant, le 23 janvier, à Piot qu'il avait l'acceptation des affréteurs pour toutes les conditions du contrat, contenues dans la lettre de Piot du 21 janvier ; que sur cette déclaration expresse, Piot a pu annoncer

Digitized by Google

la conclusion pure et définitive de l'affrètement à Giuli qui a pris ses dispositions en conséquence ; qu'il en résulte que, si Piot est tenu à l'égard de Giuli son mandat, il a son recours en garantie contre Arditi, seul auteur de la faute ci-dessus visée ;

Sur l'étendue de la responsabilité :

Attendu que l'article 288 C. com. stipulant le paiement du demi-fret dans le cas où l'affréteur rompt le voyage avant le départ sans avoir chargé, ne vise que les rapports du fréteur et de l'affréteur, résultant du contrat d'affrètement ; que la responsabilité de Piot ou d'Arditi, simples intermédiaires, mandataires des parties, dérivant d'un contrat de mandat est régie par les règles propres à ce contrat (l'article 1992 et suiv. C. civ.) combinées avec celles du droit commun (art. 1382 et suiv. C. civ.) ; que l'auteur du dommage doit la réparation du préjudice qu'il a causé, à évaluer d'après les circonstances de la cause, et non d'après le forfait spécial à l'article 288 C. com. précité ; qu'il y a lieu, pour l'évaluation de ce préjudice, de renvoyer les parties par-devant un arbitre-rapporteur ;

Par ces motifs,

Dit et déclare Piot responsable envers Giuli des conséquences dommageables résultant du refus fait par l'Union des Phosphates d'exécuter le contrat d'affrètement de la *Marie-Jeanne* dans les conditions ci-dessus indiquées ; et le condamne, en conséquence, à payer les dommages-intérêts qui seront fixés par état ; renvoie à cet effet les parties par-devant M Ch. Cauvet, arbitre-rapporteur, tous dépens, y compris ceux du règlement à intervenir, à la charge de Piot ;

Et de même suite condamne Arditi à relever et garantir Piot du montant de toutes les condamnations ci-dessus en principal, intérêts et frais, avec dépens actifs, passifs et de la garantie ;

Met l'Union des Phosphates de Kheras et de Tocqueville hors d'instance et condamne Giuli aux dépens de ce chef. »

Du 19 janvier 1904. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Grandval, Estrangin, Talon et Dor, avocats.

Observations. — I. — Comp. Caen, 3 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 16 et la note ; Dunkerque, 17 décembre 1889, *H.*, 90. 2. 5.

Sur la ratification tacite d'une charte-partie conclue par

Digitized by Google

intermédiaire, comp. Marseille, 4 juin 1895, *ibid.*, XI, p. 96 ; Havre, 17 septembre 1890, *ibid.*, VI, p. 280.

II. — Sur la résiliation de l'affrètement moyennant paiement du demi-fret, comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 804 et suiv.

Sur la responsabilité des intermédiaires qui ont conclu l'affrètement, en cas de rupture du voyage, voyez Nantes, 18 mai 1889, ce Rec., V, p. 648 et la note ; Marseille, 10 février 1890, *ibid.*, V, p 664.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 janvier 1904

Vente sur embarquement. Délai expiré. Long temps écoulé. Voilier. Long parcours fluvial. Incidents de navigation. Port de transbordement. Long séjour. Embarquement à l'époque fixée. Admissibilité. Vendeur. Sommation par l'acheteur. Désignation du navire. Non-lieu à remplacement. Navire. Arrivée imminente. Obligation de l'attendre.

Navire : « Bardistan ».

En matière de vente sur embarquement, l'acheteur ne saurait demander le remplacement pour compte de qui il appartiendra, sous prétexte du long temps écoulé depuis l'expiration des délais d'embarquement, alors que sur sa sommation le vendeur lui a désigné le navire porteur de la marchandise et que, par suite du long parcours fluvial qui doit être effectué sur voilier, des incidents qui peuvent se produire au cours de cette navigation, du séjour auquel sont exposées les marchandises au port de transbordement, il n'est pas invraisemblable d'admettre que les marchandises, quoique non encore arrivées, ont été chargées en temps voulu.

L'acheteur doit donc attendre l'arrivée imminente du navire désigné.

Planchon c. Daniel.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Daniel a verbalement vendu à Planchon une certaine quantité de bois de réglisse de Bassorah, à embarquer à Bagdad, en une ou plusieurs fois, juillet-août 1903 ;

Digitized by Google

Attendu que le 15 décembre dernier, Planchon a mis son vendeur en demeure de livrer par le motif qu'il ne lui avait pas encore désigné, malgré sa demande antérieure, le navire porteur de la marchandise ; que, le même jour, Daniel lui a annoncé que les bois de réglisse en question avaient été ou seraient transbordés sur le steamer *Bardistan* ; que cependant l'acheteur a cité Daniel en remplacement dès le lendemain 16 décembre ; qu'il conclut préparatoirement au remplacement pour compte de qui il appartiendra ;

Attendu que les fins préparatoires du demandeur ne pourraient être accueillies que si l'échéance du marché était déjà survenue et que le vendeur eût été régulièrement mis en demeure à la date du 15 décembre ;

Attendu que la difficulté, à l'arrivée du *Bardistan* venant de Bassorah, portera précisément sur le point de savoir si les bois de réglisse offerts en livraison ont été embarqués en temps utile, non à Bassorah, mais à Bagdad ;

Attendu en effet que les marchandises en provenance de Bagdad descendent le Tigre par voiliers sur un parcours de plus de 1.000 kilomètres ; que, sans parler des incidents possibles de cette navigation fluviale, elles sont exposées à attendre plus ou moins longtemps pour être transbordées sur vapeurs à Bassorah ; que, par suite, il n'est pas impossible que, malgré le long temps écoulé depuis la date extrême fixée par les accords, le vendeur soit en mesure d'établir que la condition du marché relative à l'embarquement a été observée ; qu'on ne saurait préjuger ici la question, en l'état surtout de l'arrivée imminente du navire porteur de la marchandise litigieuse ;

Par ces motifs,

Déboute en l'état Planchon de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 19 janvier 1904. — Prés. : M. Roux ; plaid. : Mes Ardisson de Perdiguier et Autran, avocats.

Observation. — En matière de vente sur embarquement, le vendeur est tenu rigoureusement, sous peine de résiliation, d'embarquer la marchandise à l'époque convenue. Voyez Aix, 12 juin 1899, ce Rec., XV, p. 37 et la note ; Table décennale, v° *Vente à livrer*, nos 2 et suiv.

Quelles sont ses obligations en ce qui concerne l'époque de l'arrivée du navire et de la livraison ? A cet égard, la conven-

Digitized by Google

tion peut évidemment fixer à la fois un délai pour l'embarquement et un délai pour la livraison. Voyez Marseille, 21 septembre 1881, *M.*, 81. 1. 289.

Mais que décider en cas de silence des parties contractantes sur ce point ? Voyez Marseille, 20 mars 1894, *M.*, 94. 1. 172; 11 décembre 1883, *M.*, 84. 1. 59.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

29 janvier 1904

Assurances maritimes. Assureurs. Groupement. Comité. Dénomination dans le domaine public. Comité d'assureurs maritimes. Enoncé d'un fait. Titre. Légitimité. — Comité des assureurs maritimes de Marseille. Titre. Comité des compagnies d'assurances maritimes de Marseille. Acceptation. Impossibilité de le critiquer. Jouissance paisible et publique pendant dix-huit ans. Acceptation tacite. Notification d'une reconstitution. Acceptation expresse.

I. — Le mot générique de « Comité », employé de préférence à tout autre, en matière d'assurances maritimes, pour dénommer un groupement plus ou moins étendu d'assureurs, réunis pour la défense d'intérêts collectifs, est dans le domaine public.

Dès lors la dénomination de « Comité d'assureurs maritimes » prise par un groupe d'assureurs n'est que l'énoncé d'un fait et ne saurait être critiquée par un autre groupement dénommé « Comité des Compagnies d'assurances maritimes », comme établissant une confusion fâcheuse entre les deux comités.

II. — Un groupement d'assureurs maritimes, dit « Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille » ne saurait critiquer la dénomination de « Comité des assureurs maritimes de Marseille » prise par un autre groupement, après l'avoir acceptée soit tacitement, soit expressément.

Il y a acceptation tacite de la part du premier Comité dans le fait d'avoir sans aucune protestation laissé ce groupement jouir publiquement et paisiblement de son titre pendant dix-huit ans.

Il y a acceptation expresse dans le fait de lui notifier

Digitized by Google

officiellement sa reconstitution, en exprimant le désir de voir les deux groupes marcher d'accord pour la sauvegarde des intérêts dont ils ont charge.

COMITÉ DES COMPAGNIES D'ASSURANCES MARITIMES DE MARSEILLE C. VINCENS ET D'ESCRIVAN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, de 1849 à 1884, a existé et fonctionné à Marseille une réunion d'assureurs dite « Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille », ayant pour objet de centraliser et communiquer à ses membres toutes les nouvelles maritimes et tous renseignements pouvant les intéresser ; que ce Comité unique, à la suite de divergences de vues entre ses membres, s'est dissout le 4 décembre 1884 et a procédé à sa liquidation ;

Attendu que, en cours de cette liquidation, soit le 29 février 1885, un certain nombre d'assureurs, parmi lesquels Ch. Vincens et F. d'Escrivan, défendeurs au procès actuel, ont fondé sous la dénomination de « Comité des assureurs maritimes de Marseille », une réunion d'assureurs ayant le même objet que le Comité en liquidation, laquelle s'est immédiatement manifestée au public par des circulaires et a régulièrement fonctionné depuis 1884, sans aucune interruption, et aussi sans aucune protestation de la part de qui que ce soit, au vu et au su du monde commercial et maritime, jusqu'au jour de la citation introductive de la présente instance ; qu'il y a lieu seulement de noter que, depuis la courante année 1904, le Comité présidé par Ch. Vincens a modifié sa dénomination en lui substituant celle de « Comité d'assureurs maritimes » ;

Attendu, entre temps, que le premier comité en liquidation passait par une série de transformations, dissolutions et reconstitutions en 1893, 1894, et finalement 1903, tandis que les diverses associations qui se succédaient se transmettaient, en propriété, la dénomination primitive de « Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille » ;

Attendu que ce dernier Comité constitué en association régulière en conformité de la loi du 1er juillet 1901, et jouissant de la personnalité civile, de même que ses membres Ottaviani et consorts, agissant personnellement et intervenant aux débats, prétendent faire défense à Ch. Vincens et

Digitized by Google

F. d'Escrivan de se servir, pour leur groupe, du titre de « Comité des assureurs maritimes de Marseille » qui tendrait, par la similitude et l'analogie de la dénomination, à créer une confusion fâcheuse entre les deux comités et à faire croire, contrairement à la vérité, qu'il constitue le groupement général de tous les assureurs maritimes de la place ;

Attendu qu'il y a lieu de remarquer tout d'abord que la modification apportée spontanément par les défendeurs à leur dénomination primitive, devenue en cours d'instance « Comité d'assureurs maritimes », fait disparaître, *ipso facto*, cette dernière critique et supprime presque tout l'intérêt du débat ; que le mot générique « Comité », comme celui de Syndicat, Réunion, Compagnie, Chambre, etc., etc., indiquant un groupement ayant pour but la défense d'intérêts collectifs, est dans le domaine public, insusceptible d'appropriation privée ; qu'il est plus particulièrement usité, de préférence à tout autre, en matière d'assurances maritimes, pour dénomma un groupement plus ou moins étendu d'assureurs, réunis non point pour faire des affaires en commun et réaliser des bénéfices, mais pour centraliser les renseignements, simplifier et faciliter les sauvetages ; que, dans ces conditions, Vincens et d'Escrivan, assureurs maritimes, groupant leurs efforts, peuvent former et forment bien un comité d'assureurs maritimes ; que la dénomination de leur groupe, modifiée ainsi qu'il vient d'être dit, n'est que l'énoncé pur et simple d'un fait incontestable ; que le comité des demandeurs, quoique représentant un groupement plus nombreux et un nombre de compagnies sensiblement supérieur à celui que dirige Vincens, a une dénomination qui ne répond pas mieux à l'expression de la vérité que celle précédemment employée par le comité adverse, puisqu'un certain nombre des compagnies d'assurances maritimes représentées à Marseille échappe à son groupement, soit qu'elles fassent partie du comité dirigé par Vincens, soit même qu'elles restent indépendantes de tout comité ;

Attendu, au surplus, que, s'il s'agissait de leur ancienne dénomination, les défendeurs pourraient répondre, et le Tribunal avec eux, que pendant dix-huit années ils ont joui paisiblement de la possession de leur titre, au vu et au su de leurs adversaires d'aujourd'hui, leurs alliés d'hier, dont le silence prolongé équivaut à une acceptation tacite ; mais qu'il y a plus qu'une acceptation tacite ; que, lors de sa

Digitized by Google

reconstitution de 1893, le Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille, par une lettre du 6 avril 1893, a officiellement notifié sa naissance au secrétaire du Comité des assureurs maritimes, pris en cette dernière qualité, en exprimant le désir de voir les deux comités, dans leurs rapports ultérieurs, marcher d'accord pour le mieux des intérêts dont ils avaient charge ; qu'il y a là une reconnaissance expresse et sans réserve du « Comité des assureurs maritimes » avec le titre sous lequel il fonctionnait depuis huit années et sous lequel il a continué de fonctionner encore, sans protestation pendant dix nouvelles années ;

Attendu, en résumé, que, aussi bien pour le présent que pour le passé, les demandeurs sont mal fondés dans leurs prétentions ; qu'ils ne sauraient empêcher les défendeurs ou tous autres de faire usage du mot « Comité » pour désigner un groupement d'intérêts collectifs ; que la dénomination adoptée par les défendeurs, surtout depuis la dernière transformation, échappe à toute critique ;

Par ces motifs,

Reçoit en la forme Ottaviani et consorts en leur intervention. au fond déboute, soit Courtes, ès qualités, soit le dit Ottaviani et consorts de leurs fins et conclusions à l'encontre de Ch. Vincens et F. d'Escrivan et les condamne aux dépens conjointement et solidairement. »

Du 29 janvier 1904. — Prés.: M. G. Boyer, prés.; plaid.: Mes Autran et Talon avocats.

Observations. — I-II. — Comp. Paris, 4 août 1887, *Dalloz*, 88. 2. 174 ; Nîmes, 9 février. 1881, *Ann. propr. ind.*, 89. 37.

Voyez les solutions qui ont été données en ce qui concerne les mots « Chambre syndicale », Paris. 26 juillet 1898, *ibid.*, 1901. 316 ; le mot « Véritas » Seine, 1er septembre 1891, *Gaz. Pal.*, 91. 2. 324; Paris. 24 février 1892, *ibid.*, 92. 1. 382, *Dalloz*, 92. 2. 439.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

8 février 1904

Vente sur embarquement. Acheteur. Ordre de livraison. Réception. Silence. Délai. Prétendues irrégularités. Embarquement tardif. Remise tardive de l'ordre. Irrégularités couvertes. — Vente sur embarquement. Résiliation. Acheteur. Dommages-intérêts. Différence des cours.

Navire : « Constantinos-Embericos ».

I. — En matière de vente sur embarquement, l'acheteur qui a reçu et conservé pendant un certain délai, sans formuler de protestation, un ordre de livraison, est irrecevable à arguer ensuite de prétendues irrégularités dans cet ordre de livraison, notamment du défaut d'embarquement en temps utile, de la remise tardive de l'ordre après l'arrivée du navire, etc.

II. — En cas de résiliation d'une vente sur embarquement, les dommages-intérêts dus par l'acheteur qui a refusé de prendre livraison, se règlent par la différence des cours.

MICHEL C. RIVET.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, le 4 décembre 1903, Michel aîné a vendu à Rivet fils aîné 500 quintaux haricots Braïla, sous palan, embarquement décembre ; que, en exécution du dit marché, le vendeur a remis à son acheteur le 18 décembre un ordre de livraison sur vapeur *Constantinos Embericos* ;

Attendu que, sur la réception de cet ordre de livraison, l'acheteur a gardé le silence, qu'il s'est abstenu de prendre livraison, sans formuler néanmoins aucune protestation, réclamation ni réserve jusqu'au 29 décembre, date tardive à laquelle le dit acheteur a protesté de plusieurs prétendues irrégularités dans l'ordre de livraison pour se dispenser de recevoir ; qu'il a argué notamment d'un défaut d'embarquement en temps utile, de la remise tardive de l'ordre de livraison après l'arrivée du navire, du défaut d'endossement, etc.;

Attendu, sans examiner aucun de ces griefs, qu'un fait domine et résout le débat, à savoir que l'acheteur en recevant

Digitized by Google

le 18 décembre un ordre de livraison, en le détenant jusqu'au 29 décembre sans formuler aucune réserve, aucune observation, a commis une faute lourde qui le rendrait absolument irrecevable à exciper d'aucune des prétendues irrégularités par lui alléguées, alors même qu'elles seraient justifiées; qu'il doit être considéré comme ayant accepté, et au besoin, couvert par son silence l'ordre de livraison et ses soi-disant irrégularités; qu'on ne saurait admettre, pour la loyauté commerciale, qu'un acheteur puisse, après réception d'un ordre de livraison, attendre, comme dans l'espèce, dix jours, et se décider selon les fluctuations du marché, avant de refuser la marchandise offerte ;

Attendu, en conséquence, que Rivet fils aîné a encouru la résiliation du marché avec dommages-intérêts consistant, selon une jurisprudence constante, dans la simple différence des cours; que le Tribunal n'a pas à tenir compte du prix auquel Michel aurait lui-même acheté la marchandise à un tiers ; que les ventes et reventes successives d'une même marchandise constituent autant de marchés distincts qui doivent être appréciés séparément;

Par ces motifs,

Déclare résilié à l'encontre de Rivet le marché en litige, condamne Rivet à payer à Michel la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au 5 janvier 1904, tel que le cours sera fixé par le syndicat des courtiers assermentés de Marseille, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 8 février 1904. — Prés. : M. Girard ; plaid. : Mes Vial et Renaudin, avocats.

Observations. — I. — Comp. une décision du Tribunal de commerce de Marseille, confirmée par la Cour d'Aix, qui a admis une solution contraire pour un ordre de livraison envoyé préalablement à l'arrivée du navire: Aix, 12 juin 1899, ce Rec., XV, p. 37 (motifs du jugement). Comp. Marseille, 26 janvier 1891, *M.*, 91. 1 83 ; 18 décembre 1903, ce Rec., XIX, p. 573 et la note.

Sur le délai dans lequel le vendeur doit remettre l'ordre de livraison, comp. Marseille, 3 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 139 et la note.

II. — Jurisprudence du Tribunal de commerce de Marseille constante. Voyez Marseille, 4 mai 1903, ce Rec., XIX, p. 93 et la note; 25 juin 1903, *ibid.*, XIX, p. 395.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par MM. Dr A. SIEVEKING, avocat à Hambourg,
et L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

15 juin 1903

Staries. Charte-partie. Clause « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Destinataire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant le délai de débarquement calculé d'après la clause. Impossibilité. Capitaine. Suspension du débarquement. Droit à surestaries. Condition. Jour fixé par le destinataire pour recevoir le solde. Navire prêt à débarquer. — Surestaries. Dimanches et jours fériés. Non déduction.

Navire : « Altersthal ».

I. — La clause de la charte-partie stipulant que le destinataire devra recevoir la cargaison à raison de 75 tonnes par jour ouvrable, ne signifie pas qu'il ne sera tenu de recevoir que 75 tonnes par jour et que, par suite, il jouira pour effectuer le débarquement d'un nombre de jours de planche calculé d'après le rapport entre cette quantité et le poids total de la cargaison.

Elle lui donne encore moins le droit, après avoir effectué le débarquement rapide de la presque totalité de la cargaison, de suspendre les opérations en laissant à bord une quantité minime, trente tonnes, en l'espèce, de ne recevoir cette quantité que le dernier jour du délai des staries déterminé, d'après lui, par la clause en question, et de retenir ainsi le navire immobilisé à sa disposition pendant ce temps.

En conséquence, le capitaine est fondé à exiger le paiement de surestaries à partir du jour où le débarquement aurait pris fin si le destinataire ne s'était refusé à recevoir le solde avant le jour fixé par lui.

Pour que les surestaries soient dues, il n'est pas nécessaire

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 581.

Digitized by Google

que le navire reste toujours prêt à livrer dans l'intervalle, il suffit qu'au jour indiqué par le destinataire, le navire soit en mesure d'effectuer le débarquement.

II. — Les dimanches et jours fériés compris dans le laps de temps écoulé à partir du moment où le destinataire est en retard de recevoir ne peuvent être déduits du calcul des surestaries.

ACTIEN GESELLSCHAFT « ALSTER » C. SCHUMANN ET SPRINGHORN.

Du 15 juin 1903.

OBSERVATIONS. — I. — Voyez le jugement du Tribunal supérieur hanséatique modifié par le présent arrêt, du 12 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 705 et la note.

II. — Comp. Rouen, 11 décembre 1899, ce Rec., XVI, p. 437 et la note ; Saint-Malo, 5 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 745.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

23 septembre 1903

Abordage, Navire en marche et navire à l'ancre. Devoirs du capitaine. Banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international. Articles 16, 27 et 29. Audition sur bâbord avant du signal d'un navire à l'ancre. Absence d'obligation de jeter l'ancre. — Collision imminente. Manœuvre du dernier moment. Défaut d'influence. Irresponsabilité du navire abordeur.

Navires : « Itauri » et « Panther ».

I. — On ne peut exiger d'un capitaine autre chose que d'appliquer les règles pour prévenir un abordage, qui lui sont imposées par les circonstances, telles qu'elles se présentent pour lui et telles qu'il peut les apprécier.

Par suite, ne commet aucune faute et ne contrevient pas aux prescriptions de l'article 16 du Règlement international, le navire qui marche à pleine vitesse, alors que le temps est clair, que la vue s'étend à un mille au moins et que l'éclat du soleil empêche le capitaine d'apercevoir un banc de brume avant que le navire en soit enveloppé.

Digitized by Google

Observe suffisamment les dispositions de cet article le capitaine qui, dès l'entrée du navire dans le banc de brume, met la machine à une allure lente et stoppe au moment où il entend sur bâbord avant le signal de brume d'un navire à l'ancre.

Le Règlement, en effet, ni dans l'article 16, ni dans les articles 27 et 29, n'impose en pareil cas l'obligation absolue de jeter l'ancre ; cette mesure est laissée à l'appréciation du capitaine, suivant les circonstances.

Et le fait que la marche en arrière à toute vitesse du navire abordeur en apercevant le navire à l'ancre n'a pu empêcher la collision, n'est pas suffisant pour permettre d'en conclure que le capitaine du navire abordeur a commis une faute le rendant responsable de l'abordage.

II. — La fausse manœuvre du dernier moment, quand la collision est imminente, ne doit pas entrer en ligne de compte pour l'appréciation des responsabilités.

West Hartlepool Steam navigation C° L^ed^ c. Compagnie allemande de navigation a vapeur « Kosmos ».

Observations. I-II. — Voyez le jugement du Tribunal supérieur hanséatique confirmé par cet arrêt, du 6 février 1903, ce Rec., XIX, p. 421 et les notes.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

26 mai 1903

Hypothèque maritime. § 774 C. com Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire.

Navire : « Neptun ».

D'après le § 774 du Code de commerce, l'armateur qui, connaissant l'existence d'une créance dont il ne répond que sur le navire et le fret, fait entreprendre à ce navire un nouveau voyage, devient responsable de cette créance envers le

Digitized by Google

créancier même sur ses biens personnels, dans les limites fixées par la loi.

Cette disposition n'est applicable qu'autant qu'il s'agit du même armateur.

En conséquence, si un navire grevé d'une hypothèque, en garantie d'une indemnité d'abordage, est vendu, comme l'obligation est née au moment où le navire appartenait encore au vendeur, l'acquéreur n'a pas à en répondre, il n'a à subir que le droit de suite sur le navire attaché à l'hypothèque maritime; il ne peut donc être tenu envers le créancier sur ses biens personnels pour avoir fait entreprendre au navire un nouveau voyage.

A. Scharmberg c. Emanuel Freytag.

JUGEMENT

« A la suite d'un abordage, le navire *Neptun* fut grevé d'une hypothèque en garantie de l'indemnité mise à sa charge pour les dommages causés par la collision. Il fut ensuite vendu. et l'acquéreur, bien qu'il ait eu connaissance de cette créance, fit entreprendre au navire un nouveau voyage.

Dans ces conditions. le créancier hypothécaire demande l'exécution sur les biens personnels du défendeur, acquéreur du navire, en invoquant le § 774 du Code de commerce (art. 115 de la loi sur la navigation intérieure), aux termes duquel devient responsable envers le créancier sur ses biens personnels dans les limites fixées par la loi, l'armateur qui, connaissant l'existence d'une créance dont il ne répond que sur le navire et le fret, fait entreprendre à son navire un nouveau voyage, au détriment des intérêts de ce créancier.

Cette demande, en tant qu'elle est relative à l'exécution sur les biens personnels de l'armateur, n'est pas fondée.

Les dispositions du § 774 du Code de commerce pour être appliquées supposent l'existence d'une obligation à la charge de l'armateur, mais dont il ne répond que sur le navire et le fret. Et, d'après le § 486 du même Code (art. 4, 3° de la loi sur la navigation intérieure), l'armateur répond seulement sur le navire et le fret de l'obligation résultant de la faute d'une personne de l'équipage.

Or la faute de l'équipage du *Neptun* qui a occasionné l'abordage s'est produite quand le navire était encore la propriété du vendeur et c'est dans la personne du vendeur qu'est

Digitized by Google

née l'obligation à réparer le dommage. L'acquéreur ne peut en être tenu, puisque la responsabilité des fautes de l'équipage ne retombe que sur l'armateur qui a engagé cet équipage.

En conséquence, comme l'hypothèque n'est pas affectée par un changement de propriétaire du navire, le défendeur n'a à subir que l'exercice du droit de suite sur le navire attaché à cette hypothèque et l'exécution sur le navire seul peut être accordée au demandeur. »

Du 26 mai 1903. — 1re chambre.

Observation. — Comp. Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 ; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498 ; Marseille, 25 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 546 et la jurisprudence en note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

17 octobre 1903

Assurances maritimes. Police. Interprétation de la clause : « Il est fait déduction d'un tiers sur le montant des frais de grattage, peinture et enduit de la carène avariée, pourvu que la dernière réparation ne date pas de plus de 6 mois, autrement l'assuré n'a rien à toucher ». Détermination de la responsabilité des assureurs. Date de l'accident. Terme fixe.

Navire : « Senior ».

Lorsqu'une police d'assurance contient la clause : « Il est fait déduction d'un tiers sur le montant des frais de grattage, peinture et enduit d'une carène avariée, pourvu que la dernière réparation ne date pas de plus de six mois, autrement l'assuré n'a rien à toucher », c'est l'expiration d'un terme fixe qui règle la responsabilité des assureurs et le délai doit être déterminé d après la date de l'accident et non d'après la date des réparations qui en sont la conséquence.

H Diederichsen c. Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft.

JUGEMENT

« La police d'assurance du navire *Senior* contenait la clause suivante « Il est fait déduction d'un tiers sur le

Digitized by Google

montant des frais de grattage, peinture et enduit de la carène avariée, pourvu que la dernière réparation ne date pas de plus de six mois, autrement l'assuré n'a rien à toucher ».

Le navire s'échoua le 10 novembre 1902. La carène avait été peinte le 15 mai 1902. Une nouvelle couche de peinture fut mise à partir du 27 novembre 1902. Les assureurs refusent de payer deux tiers des frais de la réparation en alléguant que les six mois doivent être calculés du jour de la réparation et non du jour de l'accident, que telle était la coutume invariable et jamais contestée des dispacheurs.

Comme il s'agit d'un remboursement d'avaries partielles survenues au navire assuré, c'est au jour où l'accident s'est produit que doit être déterminée la responsabilité de l'assureur. L'assureur, il est vrai, n'est tenu de rembourser aucun dommage résultant de l'usure normale ; la peinture de la carène doit être renouvelée de temps en temps et l'assuré ne doit pas tirer profit d'une réparation d'avaries à la suite de laquelle cette peinture a été renouvelée, si ce renouvellement aurait dû se faire même en l'absence de tout accident. De même il est évident que la couche de peinture est déjà plus ou moins abîmée lorsque l'accident se produit six mois après que la carène été peinte.

Mais suivant l'interprétation des assureurs, si l'accident survenait peu de temps après qu'une nouvelle couche de peinture eût été mise à la carène et que par cet accident la carène eût été avariée, et si la réparation du dommage ne pouvait être effectuée que six mois après l'accident, l'assureur ne serait point tenu d'indemniser l'assuré, quand même il serait évident que le renouvellement de la couche n'a été nécessité qu'à raison de l'avarie seule.

C'est justement pour éviter toutes recherches et calculs difficiles que la clause en question a été insérée dans la police. En vertu de cette clause, si l'accident se produit dans les six mois après que la peinture a été faite, son renouvellement sera considéré comme nécessité par l'accident et par conséquent à la charge de l'assureur. Si, par contre, six mois se sont écoulés avant qu'un accident survienne, la mise d'une nouvelle couche de peinture qui se fait à la suite d'un accident survenu après le délai fixé, sera considérée comme nécessitée par l'usure normale et par conséquent à la charge de l'assuré. C'est l'expiration d'un terme fixe qui, d'après l'intention des parties contractantes, doit déterminer la question

Digitized by Google

de savoir si la détérioration de la peinture d'une carène avariée sera réputée usure normale ou avarie partielle. Il n'y a pas à rechercher si cette clause tourne à l'avantage de l'assuré ou de l'assureur. En conséquence les assureurs doivent payer à l'assuré les deux tiers des frais de peinture de la carène. »

Du 17 octobre 1903. — 2e chambre.

Observation. — Comp Règlement de Hambourg sur les assurances, article 130, ce Rec., XVI, p. 586.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

20 octobre 1903

Assurances maritimes. Fautes du capitaine. Fautes nautiques. Responsabilité des assureurs. Fautes administratives. Préposé de l'armateur. Faute personnelle de l'armateur. Irresponsabilité des assureurs. — Assurance sur corps de chalands remorqués. Contrat pour le remorquage. Nature. Contrat de transport. Vice d'amarrage des chalands au port de relâche. Défaut de surveillance. Capitaine du remorqueur. Faute administrative. Société de remorquage. Responsabilité. Propriétaire des chalands Droit à indemnité à l'égard des assureurs.

Navire : « Cyclop ».

I. — En matière d'assurances maritimes, les fautes *nautiques* du capitaine, se rattachant à sa fonction spéciale et indépendante de conducteur du navire, engagent la responsabilité des assureurs. Au contraire, les fautes *administratives* du capitaine, étant commises par lui en sa qualité de préposé de l'armateur, sont censées être des fautes personnelles de l'armateur et les assureurs n'en répondent pas.

II — Le contrat conclu pour la conduite dans un port de chalands vides, sans équipage et incapables de manœuvrer par eux-mêmes, n'est pas un contrat de remorquage, mais un véritable contrat de transport.

Par suite, la faute administrative du capitaine du remorqueur, en l'espèce, le mauvais amarrage des chalands au port de relâche et le défaut de surveillance, d'où sont résultées des avaries, n'engage que la responsabilité de la société de remor-

Digitized by Google

quage entrepreneur du transport, de laquelle seule le capitaine est le préposé.

En conséquence, le propriétaire des chalands remorqués, qui a contracté pour ce voyage une assurance sur corps, a droit d'exiger de ses assureurs une indemnité pour les avaries subies par ses chalands et qui résultent à son égard de la faute d'un tiers dont il n'est aucunement responsable.

PHILIPP HOLZMANN UND C° C. NORDDEUTSCHE VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT.

JUGEMENT

« Le demandeur avait conclu avec une société de remorquage un contrat pour conduire cinq chalands vides de Hambourg à Brême. Il avait, d'autre part, contracté une assurance sur corps auprès de la société défenderesse pour ces cinq chalands, en indiquant dans la police qu'ils devaient être remorqués de Hambourg à Brême, avec séjour à Cuxhaven.

Pendant le séjour au port de Cuxhaven, trois chalands subirent des avaries.

Les assureurs prétendent que, l'avarie ayant été occasionnée par une faute *administrative* du capitaine du remorqueur, qui avait mal placé à quai et mal amarré les chalands et les avait laissés sans surveillance convenable, ils n'ont rien à payer à l'assuré, puisque l'assuré est responsable du fait de ses préposés.

Or, un contrat ayant pour but la conduite d'un port à un autre de chalands vides, sans équipage et incapables de manœuvrer par eux-mêmes, n'est pas un contrat de remorquage, mais un contrat de transport. Pendant la durée de ce transport, les chalands étaient confiés à la Société de remorquage, qui seule en avait la garde. Le capitaine du remorqueur était au service de cette société et n'était en aucune façon l'employé du demandeur.

Si les assureurs ne sont point tenus à indemnité pour les dommages résultant pour un navire de la faute *administrative* du capitaine, c'est parce que le capitaine sous ce rapport est considéré comme représentant l'armateur et que les fautes administratives qu'il commet, à l'égard des assureurs, sont censées avoir été commises par l'armateur lui-même, tandis que les fautes *nautiques* du capitaine, se rattachant, non pas à sa qualité de préposé, mais à sa fonction spéciale et indé-

Digitized by Google

pendante de conducteur du navire, ne peuvent pas être mises à la charge de l'armateur.

Mais, en l'espèce, même en admettant, suivant la prétention des assureurs, que les fautes commises au port de Cuxhaven par le capitaine du remorqueur sont des fautes administratives, on ne pourrait en conclure à la responsabilité du demandeur. Il s'agit, en effet, pour les chalands avariés d'un contrat de transport et la seule responsabilité engagée est celle du transporteur, la Société de remorquage, de laquelle seule le capitaine est le préposé.

En conséquence, comme cette Société n'a aucune relation avec les assureurs, il s'agit pour ces derniers et l'assuré, dans leurs rapports entre eux, de la faute d'une tierce personne dont l'assuré n'est aucunement responsable. Les avaries causées aux chalands sont donc à la charge des assureurs. »

Du 20 octobre 1903.

Observations. — I. — La distinction entre les fautes *nautiques* et les fautes *administratives* du capitaine et leur influence sur la responsabilité des assureurs soulève une des questions les plus délicates du droit allemand, qui jusqu'à ce jour ne semble pas avoir été résolue d'une façon définitive.

Voigt (Seeversicherungs-Recht, p. 406 et suiv. Règlement de Hambourg sur les assurances, art. 69, n° 6, ce Rec., XVI, p. 434), tente de la justifier de la manière suivante: « Le capi-
« taine n'est pas seulement le conducteur nautique de l'entre-
« prise maritime, il est encore sous beaucoup de rapports à
« considérer comme le gérant d'affaires de l'armateur, à ce
« dernier point de vue, en droit les actes du capitaine sont
« censés avoir été faits par l'armateur lui-même. Par suite,
« l'assureur sur corps du navire ne répond pas des fautes
« administratives, mais seulement des fautes nautiques du
« capitaine.

« Quant aux intéréssés sur la cargaison, ils ne peuvent en
« aucune façon agir sur le capitaine, à son égard ils sont sans
« autorité. Aussi quelle que soit la nature d'une faute du capi-
« taine ayant atteint la cargaison, qu'il s'agisse d'une faute
« nautique ou d'un faute administrative, les assureurs sur
« facultés en sont responsables ».

A la vérité, cette distinction ne paraît résulter clairement ni des décisions judiciaires sur lesquelles Voigt s'appuie, ni de l'article 69, § 6 du Règlement général sur les assurances mari-

Digitized by Google

times de Hambourg Il ressort de ce paragraphe que la faute de l'équipage, pour engager la responsabilité des assureurs, doit avoir exercé une influence directe sur la chose assurée.

« L'assureur répond... 6° Des risques de la malhonnêteté « ou de la faute d'une des personnes de l'équipage, s'il en est « résulté un dommage pour l'objet assuré ».

Mais il faut tout d'abord partir de ce principe que l'assureur maritime ne couvre que les risques de mer et qu'il n'est tenu des autres risques qu'en vertu d une clause formelle de la police. Si, par exemple, le capitaine, au port de destination, par une conduite répréhensible porte préjudice aux intérêts qui lui sont confiés, qu'il fasse vendre la cargaison ou entreprenne des réparations au navire à l'insu des experts ou sans le consentement des assureurs, les dommages qui en résultent, par leur origine même, ne tombent pas à la charge des assureurs. Ce n'est pas parce que de tels actes de la part du capitaine constitueraient des fautes administratives qu'ils n'engagent pas la responsabilité des assureurs, c'est simplement parce que ces actes n'ont rien à voir avec les risques de mer et parce qu'ils violent les clauses expresses du Règlement sur les assurances.

II. — Sur la responsabilité du remorqueur ou du navire remorqué suivant que le remorqueur doit être considéré comme au service et sous la dépendance du navire remorqué, voyez Tribunal supérieur hanséatique, 5 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 703 et la jurisprudence en note. Comp. Marseille, 4 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 665.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

21 novembre 1903

Assistance maritime. Navires appartenant au même propriétaire. Assureurs du navire assisté. Armateur. Droit au remboursement des frais et dommages effectifs Absence de droit à rémunération.

Navires : « Hertha » et « Lima II ».

Lorsque le navire assistant et le navire assisté appartiennent au même propriétaire, celui-ci n'a pas le droit d'exiger des assureurs du navire assisté une rémunération à titre d'in-

Digitized by Google

demnité d'assistance, il ne peut obtenir que le remboursement des frais effectués et des dommages subis.

WILHELM BEYER C. DUSSELDORFER ALLGEMEINE SEE-VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT FUR SEE-FLUSS & LANDTRANSPORT.

JUGEMENT

« Le navire assistant *Hertha* avait remorqué le navire *Lima II* de Stade jusqu'à Hambourg. Bien que le fleuve fût couvert de glace, le remorquage n'a duré que 5 heures et s'est effectué sans aucun accident.

Si les prescriptions de l'article 744 C. com. étaient applicables et que l'on compare les sommes allouées dans d'autres cas analogues à la rémunération demandée par l'armateur, c'est-à-dire 4 500 M., ou à celle fixée par l'expert, c'est-à-dire 3.000 M., il est évident que celle-ci est trop élevée.

Pour un remorquage semblable et de la même durée, mais qui s'était effectué sans qu'il y eût de la glace, la rémunération allouée ne fut que de 490 M. Une somme de 2.040 M. avait été jugée suffisante dans un cas où un navire de la même valeur que le *Lima II* (c'est-à-dire de 35.000 M.) avait été sauvé au mois de décembre dans une situation beaucoup plus dangereuse et au delà de Cuxhaven ; le péril, il est vrai, n'était pas causé par la glace, mais seulement par le vent et les couches de sable Deux remorqueurs qui avaient tiré un bateau de pêche d'une double valeur d'une position très dangereuse dans l'estuaire de l'Elbe au mois de janvier ne reçurent chacun que 1.250 M.

Si l'on appliquait les mêmes règles au cas présent, tout en tenant compte du risque couru, du zèle montré par le navire assistant etc., etc., on parviendrait à allouer une somme de tout au plus 1.500 à 1.800 M.

- Mais les deux navires appartenant au même propriétaire, celui-ci n'est pas fondé à demander aux assureurs le paiement d'une somme qui dépasse les dépenses effectives et la valeur des dommages réellement éprouvés. L'assuré lui-même est obligé de faire tout son possible aussi bien pour sauver les choses assurées que pour éviter un plus grand dommage (Règlement sur les assurances de Hambourg, art. 66) ; il ne peut donc pas demander une rémunération pour l'accomplissement d'un devoir que la loi lui impose. En conséquence, comme les dépenses et les pertes effectives ne s'élèvent en

Digitized by Google

l'espèce qu'à 600 M., pour le reste, c'est-à-dire pour 3.900 M., la demande doit être déclarée non recevable. »

Du 21 novembre 1903. — 3e chambre.

Observation. — Voyez le jugement rendu dans cette même affaire, Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903, ce Rec., XVIII, p 884 et la note critique. Comp. pour les éléments d'évaluation de l'indemnité d'assistance, Tribunal supérieur hanséatique, 14 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 676.

Sur l'obligation de l'assuré à faire son possible pour atténuer les conséquences du sinistre, voyez Règlement sur les assurances de Hambourg, art. 66, ce Rec., XVI, p. 431 (il convient de remplacer dans la traduction de cet article, 1er alinéa, le mot « marchandises » par le mot « choses » qui comprend aussi bien la cargaison que le navire ; le texte porte « Sachen »). Comp. police française d'assurance sur corps, art. 30 ; Nantes, 20 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 341 ; Rennes, 8 mars 1898, *ibid.*, XIII, p. 758 et les notes.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

HAUTE COUR DE JUSTICE

22 janvier 1904

Contrat de transport. Clause d'exonération du transporteur pour perte ou dommage susceptible d'être couvert par une assurance Perte des marchandises transportées. Faute des agents du transporteur. Inapplication de la clause. Responsabilité du transporteur.

La clause d'un contrat de transport, en l'espèce pour des marchandises sur allèges, exonérant le transporteur de toute responsabilité pour perte ou dommage survenu aux marchandises et susceptible d'être couvert par une assurance, n'est pas suffisante pour dégager la responsabilité du trans-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 591.

Digitized by Google

porteur au cas où la perte des marchandises sur allèges est due à la faute de ses agents.

PRICE AND C° C. UNION LIGHTERAGE C°.

Du 22 janvier 1904. — Cour d'appel. — Devant : Lord Alverstone, MM. Collins et Romer, juges ; plaid. : MM. Carver, K. C., Talbot et Loehnis ; Hamilton, K. C., et Bailhache.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, 1904, vol. XX, n° 12, p. 177, et la décision confirmée par la présente, Haute Cour de justice. 11 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 592 et la note. Comp. Bruxelles, 23 janv. 1903. *ibid.*, XIX, p. 461 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

7 décembre 1903

Assurance maritime. Police. Clause. Chargement sur le pont. Risque non couvert. Navigation par canaux ou rivières. Inapplication de la clause. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Amsterdam III ».

La clause de la police d'assurance qui exonère l'assureur de toute responsabilité pour perte du chargement sur le pont, ne doit pas s'appliquer à un voyage à l'intérieur par canal ou rivière, voyage clairement énoncé dans la police, et pour lequel les vapeurs et autres bâtiments sont dans l'usage de porter des chargements sur le pont.

APPOLINARIS C° C. NORDDEUTSCHE INSURANCE C°.

Du 7 décembre 1903. — Division du banc du Roi. — Devant M. J Walton, juge ; plaid. : MM. J. A. Hamilton, Loehnis et Talbot ; Scrutton, K. C. et Leck.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, vol. XX, n° 6, p 79. Comp. Caen. 4 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p 511 et la note ; Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903, *ibid.*, XIX, p. 583 et la note.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

21 décembre 1903

Assurance maritime. Police sur bétail. Clause d'assurance des « Restraints of princes and people ». République Argentine. Interdiction de débarquer. Jet du bétail à la mer. Total constructive loss. Défaut de notification de délaissement. Assureurs. Irresponsabilité.

Navire : « Highland Scot ».

Lorsque du bétail est assuré contre les *restraints of princes and people* et qu'à l'arrivée à la République Argentine, devant l'interdiction de débarquer, il est jeté à la mer, ce fait constitue non une perte totale absolue, car il n'y avait pas impossibilité matérielle de débarquer, mais une perte totale relative (total constructive loss) En pareil cas les assureurs ne sont pas tenus de la perte s'il ne leur est fait notification de délaissement.

MANSELL AND C° c. HOADE.

Du bétail fut assuré pour un voyage de Liverpool à Buenos-Ayres, contre les risques ordinaires de mer, y compris les *restraints princes and people*, et aussi contre tous risques de mortalité et avaries, qu'elle qu'en fût la cause. A l'arrivée du navire à Buenos-Ayres et par ordre du gouvernement argentin, ordre provenant de ce fait que d'autre bétail du bord était atteint de maladie, on ne permit pas de débarquer le bétail assuré. Le dit bétail fut jeté à la mer et tué ; et, en agissant ainsi, l'assuré agit comme aurait fait un propriétaire prudent non assuré. Il ne fut fait aux assureurs aucune notification de délaissement.

Jugé que, comme dans ces circonstances, il n'était pas impossible de débarquer le bétail, la perte n'était pas une perte absolue, mais une perte totale *constructive* et que les assureurs n'étaient pas responsables de la perte, étant donné le défaut de notification de délaissement.

Du 21 décembre 1903. — Division du banc du Roi. — Devant M. Walton, juge : plaid. : MM. J. A. Hamilton, K C., et Maurice Hill ; Carver, K. C., Loehnis et Talbot.

Digitized by Google

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, 1904, vol. XX, n° 9, p. 152.

Sur les caractères et les effets de la *total constructive loss* et la nécessité d'une notification de délaissement, voyez Arnould, *On marine insurance*, t. II, nos 1091, 1092, 1062. Comp. Havre, 17 juin 1897, ce Rec., XIII, p. 79 ; Rouen, 9 février 1898, *ibid.*, XIII, p. 755 ; Cour d'appel des Etats-Unis (6e circuit), 2 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 509 et les notes.

Adde Haute Cour de justice, 16 avril 1902, *ibid.*, XVII, p. 771 ; 31 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p 432 ; 21 juillet 1903, *ibid*, XIX, p. 428.

HAUTE COUR DE JUSTICE

11 janvier 1904

Charte-partie. Transport de bétail. Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force majeure. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur.

Navire : « Drumgarth ».

Lorsque la charte-partie, conclue pour le transport de bétail, contient interdiction de toucher en aucun port, sauf cas de force majeure, l'erreur dans le calcul de la quantité de charbon nécessaire pour atteindre au port de destination, qui nécessite une escale pour charbonner dans un port de relâche n'est pas un cas de force majeure ; l'armateur est donc responsable des avaries au bétail qui en sont la conséquence.

Irazu et autres c. Astral steamship Co.

On embarqua à Buenos-Ayres, à bord d'un vapeur, à destination de Deptford, du bétail, sous contrat de marchandise en vie. Cette charte-partie exceptait les dangers usuels, ainsi que la perte due à des circonstances de « force majeure », ou à n'importe quelle négligence du capitaine, des mécaniciens, ou toute autre personne au service du propriétaire du navire, que ces circonstances se présentent avant ou après le départ du navire, ou qu'elles soient dues à l'innavigabilité du navire, ou à l'inaptitude du navire, ou de quelque partie que ce fût

Digitized by Google

de son équipement au commencement du voyage ou après. Par une clause subséquente, le navire avait la liberté de s'écarter de sa route : « dans le but de sauver des vies ou des propriétés ; mais il ne pouvait toucher à aucun port ou ports, avant de débarquer son chargement en vie, sauf dans le cas de « force majeure ».

Le navire quitta Buenos-Ayres, avec l'intention de toucher à Saint-Vincent pour y prendre le charbon nécessaire pour se rendre de là à Deptford. Après avoir quitté Buenos Ayres, il se trouva qu'il n'avait pas assez de charbon pour atteindre Saint-Vincent; comme conséquence, il toucha à Pernambuco, pour y charbonner. En arrivant à Deptford, il fut mis en quarantaine, Pernambuco étant un port défendu ; et, par suite, le bétail subit des avaries et une dépréciation.

Jugé que, par suite de son contrat, le navire ne devait toucher à aucun port, avant de débarquer son bétail, sauf dans le cas de « force majeure » ; que le manque de charbon, dû à une erreur de calcul sur la quantité nécessaire pour atteindre Saint-Vincent, n'était pas un cas de « force majeure », le navire et le chargement n'étant pas en danger ; et que, par suite, le propriétaire du navire était responsable de la détérioration subie par le bétail.

Du 11 janvier 1904. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Walton, juge ; plaid. : MM Scrutton, K. C., et Mackinnon ; Carver, K. C., et Dunlop.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, 1904. vol. XX, n° 10, p. 153. Comp. Haute Cour de justice, 5-6 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 484; 20 décembre 1902, *il id.*, XIX, p. 260 ; 4 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 263.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

3 février 1904

Débarquement. Connaissement. Clause de livraison aussi vite que le navire peut livrer, à défaut faculté de mise à terre. Réceptionnaires. Retard dans la réception. Capitaine. Droit à surestaries.

Navire : « Arne ».

Bien que le connaissement contienne la clause de réception « aussi vite que le navire pourra livrer et qu'à défaut le capitaine aura la faculté de mettre la marchandise à terre ou sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires », en cas de retard apporté par les destinataires à recevoir, le capitaine n'a pas uniquement le droit de débarquer la cargaison à quai, il peut également réclamer des surestaries.

Des marchandises furent embarquées avec un connaissement qui stipulait que : « elles seraient reçues du navire par les consignataires, à leurs frais, immédiatement après l'arrivée et aussi vite que le vapeur pourrait les délivrer ; ou qu'à défaut les dites marchandises seraient transbordées sur allèges, ou mises à terre, ou emmagasinées aux frais et risques de leurs propriétaires et que toutes les marchandises consignées « à ordre » seraient livrées à quai, ou sur chalands, ou emmagasinées au choix des agents du vapeur, la délivrance ainsi faite étant aux frais et risques des propriétaires des marchandises ». Les consignataires ne prirent pas réception aussi vite que le vapeur pouvait livrer, et le propriétaire du navire réclama des surestaries pour le retard.

Jugé que le propriétaire du navire n'avait pas uniquement comme remède à la situation le droit de décharger les marchandises sur chalands, ou de les mettre à terre, mais qu'il pouvait réclamer des surestaries pour le retard.

Du 3 février 1904. — Division de l'Amirauté. — Devant MM. Jeune, P., et Gorell Barnes, juges ; plaid : MM. Meager et Balloch.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Times Law Reports*, vol. XX, n° 13, p. 221. Comp. Gand, 25 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 795 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

9 février 1904

Compétence. Cours de Comté. Juridiction de l'Amirauté. Avarie faite à une jetée par un navire. Avarie par collision. Statuts concernant les Cours de Comté et la juridiction de l'Amirauté. Incompétence

Navire : « Normandy ».

Les Cours de Comté n'ont pas compétence, conformément à la section 3, subs. 3 du statut concernant les Cours de Comté et la juridiction de l'Amirauté de 1868 et la section 4 du statut de 1869, pour connaître d'un procès fait par le propriétaire d'une jetée pour obtenir des dommages-intérêts d'un navire qui a abordé la dite jetée et lui a causé des avaries.

Du 9 février 1904. — Division de l'Amirauté. — Devant MM. Jeune, P. et Gorell Barnes, juges ; plaid. : MM. Dawson Miller et H. Chitty.

Observation. - Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XX, n° 14, p. 239. Comp. Cour suprême des Etats-Unis, 1er novembre 1885, ce Rec., II, p. 718 ; sur la juridiction de l'Amirauté et des County Courts en pareille matière, voyez Marsden, *Collisions at Sea*, p. 232, 350 et suiv.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par M. A. MAETERLINCK, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

6 novembre 1903

Staries. Charte-partie. Clause : départ des staries le lendemain du jour où le navire sera en place « sans tour de rôle ». Sens. Perte de temps à la charge des propriétaires de la cargaison. Application aux ports de chargement et de déchargement. Staries. Point de départ. Navire prêt à débarquer.

Navire : « Vasconia ».

La clause de la charte-partie stipulant que « les staries pour le chargement et le déchargement courront vingt-quatre heures après que le navire sera en place, sans tour de rôle (*without turn*), en libre pratique et prêt à charger ou débarquer, met à la charge des réceptionnaires les risques de perte de temps pour attendre au tour de rôle la place pour débarquer ; elle s'applique aux ports de chargement et de déchargement et, en conséquence, les staries courent du lendemain du jour où le navire est prêt à débarquer.

CAPITAINE F. ALEXANDRE. RUYS ET C°.

Le Tribunal de commerce d'Anvers avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu l'exploit d'ajournement tendant à faire condamner les défendeurs à payer au demandeur : 1° la somme de fr. 3.997,38 pour solde de fret relatif à un transport de minerai de St-Louis-du-Rhône à Anvers, 2° celle de fr. 2.677,31 pour deux jours 15 1/2 heures de surestaries ;

Attendu que la somme de fr. 3.997.38, retenue sur le fret par les défendeurs, représente le montant auquel ceux-ci pré-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 435.

Digitized by Google

tendent avoir droit pour *dispatch money* ; ils soutiennent en effet que le steamer a été déchargé avant l'expiration des staries prévues aux accords, 237 heures ayant été, disent-ils, gagnées sur le délai de 459 heures, qui, eu égard au temps employé au chargement, restaient aux affréteurs pour opérer l'entier débarquement ;

Attendu que la contestation à ce sujet, ainsi que le point de savoir si le demandeur a droit aux surestaries réclamées dépendent de l'interprétation d'une clause des conventions non produites, mais sur les termes desquelles les parties sont d'accord ;

Attendu qu'il a été stipulé que les jours de planche pour le chargement et le déchargement commenceraient le jour (c'est-à-dire 24 heures) après que le steamer serait en place, sans tour de rôle, en libre pratique et à tous égards prêt à charger, ou libre en place pour décharger respectivement (The lay days for loading and discharging to commence the day following (i. e. twenty four hours after) the steamer is in berth ; without turn, in free practice, and in every respect ready to load, or free in berth to discharge respectively) ;

Attendu que le demandeur, par application de cette clause de la charte-partie, fait courir la planche au déchargement à partir du 19 décembre 1899 à 9 h. 30 du soir ; le *Vasconia* est en effet arrivé en rade d'Anvers le 17 décembre et était en libre pratique et prêt à décharger le 18 décembre à 9 h. du soir ; il était entré au bassin et faute de place utile pour décharger au quai n° 29 du bassin Asia (où, suivant accords, le déchargement devait avoir lieu) il avait été amarré provisoirement au duc d'Albe, au n° 26 du bassin aux bois ; les affréteurs ayant pris sur eux le risque de l'attente par l'insertion de la clause « without turn », les staries commencent, selon le capitaine, 24 heures après que le *Vasconia* eut pu « sans tour » se placer pour décharger dans l'Asia dock ; ce qu'il eût pu faire en réalité le 18 décembre au soir s'il n'avait pas dû attendre son tour ;

Les défendeurs soutiennent à tort que les mots « without turn » ne s'appliquent qu'au chargement à St Louis-du-Rhône, et non au déchargement ; que le texte susvisé vise à la fois les staries au chargement et au déchargement, (for loading and discharging) le mot final « respectively » le prouve surabondamment ; les parties stipulent quand le délai de planche commence aux ports de charge et de décharge, les mots :

Digitized by Google

« in free pratice » s'appliquent aussi bien au déchargement qu'au chargement ; il n'y a pas de raison pour ne pas appliquer également au port de destination les mots : « without turn » qui précèdent ;

Attendu que c'est à tort que les défendeurs soutiennent que le tour de rôle ne s'explique que pour le port de St-Louis-du-Rhône, où il n'y a, dit-on, qu'un embarcadère ; qu'il s'explique également pour Anvers (Asia dock), où, bien qu'il y ait des débarcadères plus nombreux, le capitaine du port est cependant obligé d'observer un tour de rôle pour placer les navires, suivant l'ordre d'arrivée, aux divers quais de débarquement ;

Attendu que les affréteurs, ayant pris sur eux le risque de l'attente du « turn », l'endroit indiqué comme lieu de déchargement (Asia dock) est indifférent, qu'en effet si le tour de rôle (risque rejeté par les armateurs) n'avait pas empêché le capitaine du port de placer le *Vasconia* en première ligne au bassin Asia à son arrivée, le vapeur aurait pu être prêt à y décharger « free in berth » dès le 18 décembre au soir ; que c'est donc à bon droit que le demandeur fait courir les staries à partir du 19 décembre 1899 à 9 1/2 h. du soir ;

Attendu que le 24 décembre étant un dimanche, le 25 décembre un jour férié légal (la Noël) le 31 décembre un dimanche, le 1er janvier 1900 un jour férié légal, le 7 janvier un dimanche, le 12 janvier à minuit et demi (nuit du 12 au 13) il s'était écoulé 19 jours trois heures (de 9 1/2 h. à minuit et demi) soit 459 heures, temps réservé au débarquement comme le reconnaissent les deux parties ; que le déchargement ne s'étant terminé que le 15 janvier 1900 à quatre heures du soir, soit 2 jours 15 1/2 heures plus tard, le demandeur est en droit de réclamer l'indemnité de surestaries au taux cinq pences par tonne registré sur 1 922 tonnes, soit 2.677 francs 71 centimes ;

Attendu que la solution donnée à la discussion du point de départ des staries démontre que les défendeurs étaient mal fondés à retenir 3.997 francs 38 sur le fret, pour se couvrir de la dispatch money à laquelle ils n'ont pas droit ;

Par ces motifs,

Ecartant toutes autres conclusions, condamne les défendeurs Ruys et C° à payer au demandeur capitaine F. Alexander commandant le steamer *Vasconia* :

a) pour solde de fret la somme de 3 997,38 fr. plus les intérêts judiciaires ;

Digitized by Google

b) pour surestaries celle de 2.677 fr. 31 plus les intérêts judiciaires, condamne les dits défendeurs aux dépens ;

Déclare le présent, sauf quant aux dépens, exécutoire par provision nonobstant appel, mais moyennant caution. »

Du 19 mars 1901. — Pl. : Mes Maeterlinck et Vrancken, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu qu'avec raison le premier juge a décidé que le délai des staries a commencé à courir le 19 décembre 1899 à 9 heures et demie du soir ; qu'en effet, depuis vingt-quatre heures avant ce moment le *Vasconia* eût été libre, en place. pour décharger, s'il n'avait pas dû attendre successivement dans trois des bassins d'Anvers. le tour de rôle à lui imposé pour pouvoir se placer à quai n° 29 du bassin Asia qui était l'emplacement stipulé pour effectuer son déchargement ; que d'après la convention verbale des parties, convention qui ne conporte pas d'autre interprétation, les risques du tour de rôle, aussi bien pour le déchargement du navire à Anvers que pour son chargement à St-Louis-du-Rhône, étaient assumés par les appelants et n'ont pu, dès lors, exercer d'influence sur le point de départ du délai des staries ;

Attendu que vainement les appelants soutiennent en ordre subsidiaire que le voyage du *Vasconia* ne prenait fin qu'à son arrivée dans le bassin Asia : qu'ils confondent. en effet, avec le terme du voyage qui était Anvers, l'indication spéciale de l'emplacement où le déchargement de la cargaison devait s'opérer ;

Attendu que les appelants n'élèvent aucune critique quant aux calculs qui on servi de base à la condamnation prononcée par le premier juge ;

Par ces motifs et ceux du premier juge,

Déboutant les parties de toutes conclusions contraires, tant principales que subsidiaires, met l'appel à néant, confirme le jugement à *quo* et condamne les appelants aux dépens »

Du 6 novembre 1903. — 4e ch. — Pl. : Mes Maeterlinck et G. Leclercq, avocats.

OBSERVATION. — Voyez Anvers, 13 juillet 1893. *J. A.* 1895, p 52 ; Tribunal supérieur hanséatique, 12 novembre 1887. ce Rec., III, p. 740 ; Gênes, 8 avril 1890, *ibid.*, VI. p. 85 ; Anvers, 23 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 199.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

6 janvier 1904

Abordage Brouillard épais. Navires. Prudence du marin. Obligation de mouiller l'ancre. Règlement sur la navigation de l'Escaut. Absence de prescriptions contraires. Navires continuant leur route dans le brouillard. Parages fréquentés. Capitaines. Collision. Responsabilité.

Navires : « Maria », « Seresia » « et « Sonnenburg ».

Lorsque des navires sont pris dans un brouillard d'une intensité telle qu'il leur est impossible d'apercevoir les feux des navires se trouvant sur leur route assez à temps pour pouvoir les éviter, le champ visuel étant nul, non seulement l'expérience du marin, mais encore la prudence la plus élémentaire fait aux capitaines un devoir de mouiller l'ancre sur le champ En agissant différemment ils commettent une faute qui engage leur responsabilité.

L'article 37 du Réglement de navigation de 1892, défendant de mouiller dans le chenal et édicté en vue de faciliter la navigation dans l'Escaut, doit être compris sainement, d'autant plus que les articles 3 et 4 stipulent expressément qu'aucune des prescriptions du Règlement ne peut exonérer les capitaines de prendre les précautions que comporte l'expérience ordinaire du marin et qu'il y a même lieu de déroger à ces dispositions quand les exigences d'une bonne pratique de marin le comportent, et les articles 19 et 20, prévoyant les brouillards et les risques d'abordage, ordonnent aux capitaines de réduire leur allure autant que les circonstances l'exigent et même de stopper et de battre arrière. Dans ces conditions, naviguer pendant plus de deux kilométres, la nuit, par un brouillard intense et opaque, supprimant tout champ visuel, dans une rade encombrée de navires, c'est commettre une faute que ne peut absolument pas faire excuser un prétendu désir de respecter les réglements.

CAP. KRUGER C. CAP. PERAGELLO ET CAP. DIRKS.

ARRÊT

« LA COUR,

Quant à la responsabilité des collisions entre le *Maria* d'une part, la *Seresia* et le *Sonnenburg* d'autre part :

Digitized by Google

Attendu qu'il est établi qu'après être sortis du bassin Sas à Anvers et avoir étalé au courant du flux, le *Seresia* et le *Sonnenburg* se dirigèrent vers l'aval, et, arrivés à la hauteur du Paalenhoofd se trouvèrent pris dans un brouillard d'une intensité telle qu'il leur était impossible d'apercevoir les feux des navires se trouvant sur leur route assez à temps pour pouvoir les éviter, le champ visuel étant nul ;

Attendu que la rade d'Austruweel était en ce moment encombrée par de nombreux navires qui signalaient leur présence par un véritable carillon de cloches ;

Attendu que dans ces conditions, la navigation était pour eux impraticable puisqu'en continuant leur route dans cette obscurité opaque, ils étaient exposés soit à s'échouer sur la rive, soit à se jeter sur d'autres bâtiments au mouillage qu'il leur était impossible d'apercevoir ou d'entendre assez à temps pour les éviter ;

Attendu dès lors que non seulement l'expérience du marin, mais même encore la prudence la plus élémentaire leur faisait un devoir de mouiller sur le champ, ce qui leur était facile, puisque remontant le courant qui était de flux avec marée de vises eaux, ils étaient absolument maîtres de leurs mouvements et n'avaient pour mouiller qu'à laisser tomber l'ancre en stoppant les machines ;

Attendu qu'en agissant différemment, les appelants ont commis une faute qui engage leur responsabilité dans les collisions auxquelles leur marche imprudente a donné naissance ;

Qu'en vain ils soutiennent que, décidés dès le principe d'opérer leur mouillage, ils ne l'ont pas fait immédiatement, parce qu'il fallait respecter le Règlement de navigation du 24 juillet 1892 qui dans son article 37 défend de mouiller dans le chenal où ils se trouvaient et qu'ils se sont bornés à naviguer très doucement et prudemment à la recherche d'une place favorable au mouillage sur la rive gauche du fleuve ; en effet, cet article 37, édicté en vue de faciliter la navigation dans l'Escaut doit être compris sainement, et mis en rapport avec les autres dispositions du même Règlement, spécialement comme l'a relevé le premier juge, avec les articles 3, 4, 19, et 20 ; — les articles 3 et 4 en effet, stipulent *in terminis* qu'aucune des prescriptions du Règlement ne peut exonérer les capitaines de prendre les précautions que comporte « l'expérience ordinaire du marin » et qu'il y a même

Digitized by Google

lieu de déroger à ces dispositions, quand les exigences d'une bonne pratique de marin le comportent ; et les articles 19 et 20 prévoyant les brouillards et les risques d'abordage ordonnant aux capitaines de réduire leur allure autant que les circonstances l'exigent et même de stopper et de battre en arrière :

Attendu que c'était le cas ou jamais dans les circonstances de la cause de faire appel aux règles de prudence ordinaire, sans avoir égard aux prescriptions règlementaires édictées en vue d'une navigation dangereuse et même impossible ; que naviguer pendant plus de deux kilomètres, la nuit, par un brouillard intense et opaque, supprimant tout champ visuel, dans une rade encombrée de navires, c'est commettre une faute que ne peut absolument pas faire excuser un prétendu désir de respecter des règlements ;

Attendu que les appelants ne sont pas fondés davantage à invoquer l'arrêté de police du 24 juillet 1892 pour les rades d'Anvers et d'Austruweel ; ce règlement en effet concerne les navires restés en stationnement et non ceux qui, comme le *Seresia* et le *Sonnenburg*, sont en cours de navigation et l'article 4 invoqué spécialement par les appelants ne commine de défense de stationnement entre le milieu de la passe et la rive droite de l'Escaut que jusqu'au Palenhoofd d'aval ; or c'est au delà de cet endroit seulement que les appelants ont été assaillis par l'épais brouillard qui a rendu la navigation momentanément impossible et rendu leur mouillage immédiat nécessaire ;

Adoptant au surplus sur ce point les raisonnements du premier juge,

Par ces motifs.... »

Du 6 janvier 1904. — 1re ch. — Prés. M. Delecourt, 1er prés. ; plaid. : Mes Picard, Leclercq et Maeterlinck, avocats.

Observation. — Voyez Bruxelles, 11 février 1903, ce Rec., XIX, p. 435 et la jurisprudence en note ; Anvers 16 novembre 1881, *Jur. Anvers*, 82. I. 37 ; Bruxelles, 26 mai 1874, *Jur. Anvers*, 75. 306 ; Cassation française, 18 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 292 ; Seine, 12 juin 1896, *ibid.*, XI, p. 168 ; Anvers, 30 décembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 681 ; Bruxelles, 4 juillet 1891, *Jur. Anvers*, 1891. I. 268 ; Bruxelles, 11 février 1903, *Jur, Anvers*, 1903. I. 31 ; Tribunal supérieur

Digitized by Google

hanséatique, 6 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 421 ; Tribunal de l'Empire allemand, 23 septembre 1903, *ibid.*, XIX, p. 742.

COUR D'APPEL DE GAND

21 décembre 1903

Saisie conservatoire. Navire. Autorisation du Président du Tribunal. Caractère de cette autorisation. Effets. Requête présentée par un « negotiorum gestor ». Absence de mandat. Ratification. Transmission du connaissement. Nullité de la saisie.

Navire : « Airedale ».

L'autorisation du Président du Tribunal permettant une saisie conservatoire — dans l'espèce la mise à la chaîne d'un navire — est de nature à ne consacrer aucun droit. Elle constitue uniquement une permission accordée par le juge sur les allégations d'une partie, aux risques et périls de celle-ci et sans préjudice pour les tiers.

En conséquence cette autorisation ne peut avoir aucun effet quant à l'existence de la créance ou du mandat gratuitement allégué et provisoirement admis par le juge qui a rendu l'ordonnance.

La saisie conservatoire pratiquée sur un navire, au nom d'un tiers, par un *negotiorum gestor* sans mandat formel, est nulle, même s'il y a eu ratification par le tiers et transmission du connaissement.

DRUGHORN C. LAING ET CONSORTS.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que c'est à bon droit que le premier juge a déclaré nulle la saisie conservatoire pratiquée le 24 août 1901, sur le steamer *Airedale* à la requête de l'appelant ;

Attendu, en effet, que celui-ci n'avait pas été dûment autorisé par le président du Tribunal à opérer la dite saisie ; qu'il a été procédé à celle-ci en vertu d'une ordonnance rendue sur une requête présentée et signée par un nommé Layton, employé de l'appelant, lequel était sans mandat pour agir au nom de ce dernier ;

Digitized by Google

Attendu qu'on ne peut agir en justice pour les intérêts d'autrui, sinon en vertu d'un mandat formel dont il doit être justifié vis-à-vis des tiers intéressés ;

Attendu que, dans l'espèce, on ne saurait considérer comme tel la procuration portant la date du 24 août 1901, enregistrée à Gand, le 6 juin 1902 ; qu'il est amplement établi que cette pièce à été rédigée à une date postérieure à la saisie ;

Attendu que l'appelant invoque vainement certaine autorisation générale qu'il prétend avoir donnée à Layton, le 16 août 1901, de signer tous documents relatifs à ses intérêts vis-à-vis du steamer *Airedale*; que ce mandat ne peut comprendre celui de solliciter en justice l'autorisation de pratiquer la saisie du navire ;

Attendu que le mandat vanté par l'appelant ne peut résulter davantage des instructions qu'il a transmises à Layton, le 24 août, aux fins de saisir le steamer si certaine éventualité venait à se produire ; que, d'une part, il est certain que ces instructions ne contenaient pouvoir de saisir que dans un cas différent de celui où la saisie a été pratiquée ; que, d'autre part, et dans tous les cas, il est constant que ces instructions ne sont parvenues à Layton, le 24 août, qu'à 9 heures du soir, tandis que la saisie litigieuse a été opérée à 3 heures de l'après-midi ;

Attendu qu'on ne saurait admettre que la qualité de mandataire dans le chef de Layton résulte du fait même que le président a accueilli la demande et autorisé la saisie ;

Attendu que l'octroi de semblable demande n'est de nature à consacrer aucun droit ; qu'il constitue uniquement une permission accordée par le juge sur les allégations d'une partie aux risques et périls de celle-ci et sans préjudice possible pour les tiers : que de même que l'autorisation accordée de pratiquer une saisie pour sûreté d'une créance gratuitement alléguée ne peut avoir aucun effet au sujet de l'existence de celle-ci, le mandat gratuitement allégué ne peut trouver aucune consécration dans la circonstance qu'il a été provisoirement admis par le juge qui a rendu l'ordonnance ; qu'ainsi la permission accordée à Layton n'a pu conférer à l'appelant une autorisation que le dit Layton n'avait aucun pouvoir de solliciter pour lui ;

Attendu qu'il suit de là que, Layton ayant agi sans mandat formel et seulement comme *negotiorum gestor*, l'autorisation nécessaire pour opérer la saisie ne peut avoir existé au

Digitized by Google

profit de l'appelant et que la saisie dans ces conditions doit être déclarée nulle ; que vainement l'appelant soutient avoir ratifié les actes de son gérant d'affaires ;

Attendu que cette ratification ne peut avoir d'effet rétroactif opposable aux tiers ; que, vis-à-vis de ceux-ci, le pouvoir du gérant, antérieurement inexistant, ne peut prendre nais sance qu'à partir de la ratification ;

Attendu que tout aussi vainement l'appelant soutient encore que Layton, porteur du connaissement, se trouvait par là même subrogé aux droits de l'appelant et pouvait en son nom provoquer la saisie ;

Attendu qu'en admettant que le connaissement ait été régu lièrement et valablement transmis à Layton avec les conséquences juridiques que l'appelant attache à cette transmission, il y a lieu de constater que Layton na nullement agi en son nom personnel, mais bien expressément pour et au nom de l'appelant ;

Attendu que, la nullité de la saisie étant établie par les considérations qui précèdent, il n'y a pas lieu d'examiner les autres moyens invoqués par les intimés :

En ce qui concerne les dommages-intérêts :

Adoptant les motifs du premier juge,

Par ces motifs,

Statuant sur les appels tant incident que principal, et rejetant tous autres moyens et conclusions,

Confirme le jugement dont appel ; renvoie la cause et les parties devant le premier juge pour y être conclu est statué en conformité du jugement confirmé ;

Condamne l'appelant aux dépens de l'appel. »

Du 21 décembre 1903. — 2e ch. — Président : M. Heiderscheidt ; plaid : Mes Verbaere et Varlez, avocats.

Observation. — Voyez le jugement dont appel, Gand, 14 janvier 1903, ce Rec., XVIII, p. 907. Comp. Fuzier-Herman, *v° Gestion d'affaires*, n° 92 et 93 ; Demolombe, XXXI, n° 122 (1).

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour d'appel de Gand.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

16 décembre 1903

Avaries communes. Règlement. Art. 118 loi maritime. Sens. Port de la fin du débarquement. Compétence.

Navire : « Ville de Carthage ».

Par les termes « dans le lieu du déchargement du navire » inscrits à l'article 118 de la loi maritime, il faut entendre non le port de reste ou le port d'attache, mais le port final, le port où les dernières marchandises ayant à intervenir dans le règlement d'avaries seront débarquées.

L. DE LEZAACK ET SOCIÉTÉ ANGLO-CONTINENTALE « GUANO WERKE » C. CAP. LANGHETÉE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la seule question qui reste à être tranchée est celle de l'exploit introductif d'instance : « entendre, au cas où le capitaine refuserait de procéder à la signature du compromis d'avaries communes, désigner trois dispacheurs à Anvers, lesquels, serment prêté, auront à établir le règlement d'avaries concernant le vogage du steamer *Ville de Carthage*;

Attendu que le défendeur soutient que ce règlement doit avoir lieu à Dunkerque ;

Attendu qu'il est acquis aux débats que le steamer *Ville de Carthage*, qui a Dunkerque comme port d'attache, venait de Tunis, ayant à son bord des marchandises pour Anvers (environ deux tiers de la cargaison) et pour Dunkerque ; qu'il subit des avaries qui l'obligèrent à jeter une partie de sa cargaison et à faire relâche à Lisbonne ; qu'après avoir réparé ses avaries à Lisbonne, il fit route pour Anvers, où il débarqua les marchandises y destinées ; qu'il y a lieu à règlement d'avaries ;

Attendu que l'article 118 de la loi maritime porte que l'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire ;

Attendu que par ces mots, il faut entendre non le port de reste ou le port d'attache, mais le port final, le port où les

Digitized by Google

dernières marchandises ayant à intervenir dans le règlement d'avaries seront débarquées ;

Attendu que ce port pourra être le port d'attache du navire, mais ne le sera pas nécessairement, et qu'il est indifférent à cet égard que l'armement et les chargeurs aient stipulé que la dispache se ferait d'après telle loi ou telle coutume, celles-ci pouvant être appliquées par les dispacheurs dans des lieux où elles ne sont pas en vigueur ;

Attendu que dans l'espèce il n'y a donc pas à tenir compte de ce que, avec l'un des demandeurs, l'armement avait stipulé que la dispache se ferait d'après la loi française ; que cette stipulation est en tout cas sans portée pour faire admettre que c'est à Dunkerque que doit s'établir la dispache ;

Attendu que la raison de décider que par lieu de déchargement du navire il faut entendre le port final est une raison d'utilité pratique ;

Attendu, en effet, que s'il fallait admettre le système des demandeurs, il faudrait aussi admettre que dans le cas où le navire fait plusieurs escales, on devrait dresser dans chaque port d'escale un règlement séparé pour les marchandises qui y sont déchargées ;

Attendu que cela est inadmissible, car on arriverait ainsi à plusieurs règlements dressés d'après des lois ou des usages différents, alors qu'il s'agirait de régler les conséquences d'un seul sinistre survenu à un seul navire ;

Attendu, de plus, que ces règlements partiels devraient nécessairement être retardés jusqu'au débarquement des dernières marchandises, parce que ce n'est que dans le port final que l'on connaîtrait leur degré d'avaries ;

Attendu que le port final est, dans le cas actuel, Dunkerque et que c'est donc là que doit être établie la dispache ;

Attendu que cette interprétation n'est renversée ni par le fait que le navire charge à Anvers de nouvelles marchandises pour Dunkerque, ni par cet autre fait que les demandeurs ignoraient qu'une partie de la cargaison était destinée à Dunkerque, ni enfin parce que c'est à Anvers que la plus grande partie de la cargaison a été débarquée ;

Attendu, en effet, que la mise à bord de nouvelles marchandises est sans influence sur le règlement d'avaries, et peut tout au plus, en cas de nouveau sinistre, rendre la dispache plus difficile ;

Attendu que l'ignorance où se trouvaient les demandeurs

Digitized by Google

est absolument sans portée, car, si la dispache doit se faire dans chaque port d'escale, elle pourra être invoquée par tous les chargeurs, qui ont des marchandises pour les ports successifs ;

Attendu enfin que l'on ne doit pas tenir compte de la quantité ou de la valeur des marchandises débarquées dans un port d'escale, pour soutenir que c'est dans ce port que doit se dresser l'état d'avaries, cette raison étant tout arbitraire et ne se justifiant ni en droit ni en équité ;

Attendu que la généralité des auteurs, et spécialement les commentateurs de la loi française, que la loi belge reproduit, admettent que le lieu du déchargement du navire est le port final ;

Attendu que le texte même de cet article fournit encore un argument en ce sens parce qu'il parle du « déchargement du navire » et non du « débarquement des marchandises » ;

Par ces motifs,

Rejetant toutes conclusions autres ou contraires, se déclare compétent, donne acte aux parties de ce qu'elles se sont mises d'accord sur l'expertise et la délivrance des marchandises ; déboute les demandeurs du surplus de leur action, les condamne à la moitié des frais et dépens exposés jusque ores. »

Du 16 décembre 1903. — 4e chambre.

Observation. — Sur la question de savoir si le règlement d'avaries doit se faire au port de reste du navire ou au port de relâche où le débarquement s'achève, la doctrine est divisée. Pour le règlement au port de reste, voyez Jacobs, *Le droit maritime belge*, t. I, p. 523, 525 et 526. Pour le règlement au port de débarquement, voyez l'article 727 du Code de commerce allemand ; Mac Arthur, *The contract of Marine Insurance*, p. 171 et 172 ; Maclachlan, *A treatise on the Law of Merchant Shipping*, p. 728 et 729 ; Arnould, *On Marine Insurance*, p. 910 et 911 ; De Valroger, *Droit maritime*, p. 181 et 182 ; Dalloz, *Répertoire de législation*, v° *Droit maritime*, n° 1197 ; Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, p. 133 ; Rennes, 29 février 1892, ce Rec., IX, p. 477 ; Bordeaux, 23 novembre 1885, *ibid.*, II, p. 18.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

18 janvier 1904

Fret. Refus de paiement. Article 79 loi maritime. Désignation d'un séquestre. Fonctions de séquestre confiées au destinataire lui-même.

L'article 79 de la loi maritime, aux termes duquel le capitaine peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt des marchandises en mains tierces jusqu'au paiement de son fret, n'empêche pas la justice de désigner comme séquestre le destinataire lui-même.

CAP. J.-C. PANGER C. VERSPREEUWEN ET DE WANDELEER.

JUGEMENT

«LE TRIBUNAL,

Attendu que la demande tend à voir condamner les défendeurs à payer au demandeur une somme de 10.000 francs, à valoir sur le fret encore dû pour le transport d'une quantité de bois, et subsidiairement à la nomination d'un séquestre ;

Attendu que le demandeur n'a été autorisé à plaider par priorité que sur la désignation d'un séquestre ;

Attendu que les défendeurs s'opposent à la désignation d'un séquestre parce qu'ils contestent devoir encore quoi que ce soit à titre de fret, et que le compte de fret n'est pas encore établi ; que d'ailleurs le fret, s'il y en a encore à payer, ne doit l'être qu'après la bonne délivrance du chargement;

Attendu que l'article 79 de la loi du 21 août 1879 porte que « le capitaine peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret » ;

Attendu que les conventions d'affrètement intervenues entre parties n'ont pas dérogé à cet article, et que l'on est encore dans le temps de la décharge ;

Attendu que cet article n'empêche pas la justice de désigner comme séquestre le destinataire lui-même ;

Attendu que la mesure sollicitée ne saurait porter préjudice aux droits des défendeurs ;

Par ces motifs,

Sous réserve des droits respectifs des parties, désigne comme séquestres MM. Verspreeuwen et De Wandeleer, des-

Digitized by Google

tinataires de la cargaison de bois litigieux, qui prendront réception de la marchandise et qui, conformément à l'article 79 de la loi maritime, la conserveront jusqu'au complet paiement du fret. »

Du 16 janvier 1904.

Observation. — Voyez en ce sens V. Jacobs, *Droit maritime*, t. I, n° 346 :

Contrà voyez Marseille, 24 septembre 1889, ce Rec., V, p. 658 et la note ; Laurin, t. II, 188, note ; Bravard et Demangeat, IV, 360 ; Lyon-Caen, t. V, n° 755 ; Liège, 20 décembre 1856, *Pasicrisie*, 1858, II, p 48 ; Laurent, t. XXVII, n° 181.

TRIBUNAL CIVIL DE BRUGES

25 novembre 1903

Abordage. Vapeur et chalutier Brume épaisse. Ordre de stopper et de battre machine en arrière. Seule manœuvre raisonnable. — Vapeur. Vitesse excessive. Impossibilité d'éviter les obstacles. Faute. Service international. Absence d'excuse. Droit commun. — Absence de signaux à bord du chalutier abordé. Vapeur. Brume. Obligation de réduire la vitesse. Faute du chalutier. Responsabilité du navire abordeur. Défaut d'influence.

Navires : « Marie-Henriette » et « Notre-Dame du Perpétuel Secours ».

I. — Lorsque la brume, au moment de l'abordage, ne permet pas au vapeur abordeur de se rendre compte de la position et de l'allure du chalutier abordé, l'ordre de stopper et de battre machine en arrière constitue la seule manœuvre qui peut être raisonnablement ordonnée pour tenter d'éviter la collision.

II. — Si, par temps de brume, l'allure du steamer abordeur est telle qu'il est impossible à bord de distinguer en temps utile les obstacles qui se présentent et de prendre les mesures nécessaires pour les éviter, il faut admettre que le vapeur ne s'est pas conformé aux règlements maritimes, qui obligent les navires à diminuer leur vitesse autant que les circonstances l'exigent et que de ce chef le dit vapeur est en faute.

Digitized by Google

Il n'existe aucun privilège ni régime de faveur dispensant les navires affectés à un service international de transport d'observer les règles de la prudence et les règlements maritimes.

III. — Fût-il établi que les signaux du chalutier n'ont pas été strictement conformes au règlement, cette circonstance ne diminuerait pas d'une façon appréciable la responsabilité du navire abordeur; les navires, en cas de brouillard ou de violents grains de pluie, la nuit, ont l'obligation de réduire leur vitesse de manière à pouvoir éviter les autres navires qui apparaissent dans le champ visuel.

HERLEN C. ETAT BELGE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Quant à la fausse manœuvre reprochée à la *Marie-Henriette*:

Attendu que les demandeurs prétendent que le défendeur Vandenkerkhove a commis une faute en donnant l'ordre de stopper et de battre machine en arrière au moment où le chalutier fut aperçu de la malle ; que, d'après les dernières conclusions des demandeurs, le capitaine Vandenkerkhove eût dû mettre la barre à bâbord toute, de façon à faire passer la malle à côté du chalutier; que les demandeurs soutiennent que, si l'on avait agi ainsi, l'abordage eût été évité, ou tout au moins que les conséquences en eussent été considérablement atténuées ;

Attendu qu'il résulte des enquêtes que la brume, régnant au moment de l'abordage, n'a permis d'apercevoir le chalutier *Notre-Dame du Perpétuel Secours* que lorsque celui-ci n'était plus qu'à 60 mètres de la malle, que le chalutier se trouvait droit devant la malle, quelque peu à tribord ; que le degré d'intensité de la brume était tel, qu'à la distance précitée de 60 mètres, il n'était pas possible de distinguer la position du chalutier et la direction de son cap, ni de constater si le bateau était en pêche ;

Attendu, il est vrai, que le marin Lavallée (2e témoin de l'enquête directe) affirme que la brume permettait de distinguer à 50 ou 60 mètres de distance la direction du cap d'un bateau et de reconnaître si le bateau était en pêche ;

Mais attendu que la déposition du témoin Lavallée est contredite par les déclarations précises et concordantes de

Digitized by Google

tous les autres marins du bateau abordé, témoins de l'enquête directe ; que parmi leurs dépositions il y a lieu de relever spécialement celle du novice Madoux et du matelot Neuquelman (3e et 6e témoins de l'enquête directe), qui déclarent expressément qu'un bateau vu à une distance d'environ 60 mètres présentait l'aspect d'une masse confuse « ou d'une masse noire » ; qu'enfin le marin Lefranc (4e témoin de l'enquête directe) déclare même que du milieu du chalutier, il voyait à peine les trois hommes qui se trouvaient à l' avant de son propre bateau ;

Attendu, d'autre part, que l'élève pilote Dely (11e témoin de l'enquête contraire), qui, au moment de l'abordage, était de service sur la passerelle de commandement de la malle, déclare qu'après avoir entendu le signal donné par la vigie d'avant du paquebot, il a bien reconnu aux voiles quelle était la position du chalutier signalé ;

Mais attendu que l'importance de la déposition du dit témoin est singulièrement diminuée par la circonstance que ce témoin a commencé par déclarer qu'au moment où le chalutier fut signalé, il n'avait vu qu'une ombre de voiles ; qu'il ne semble pas admissible que pareille ombre ait permis à elle seule de discerner avec certitude la position du bateau rencontré ;

Attendu, en outre, que la déposition du témoin Dely est non seulement en opposition avec les déclarations quasi unanimes faites par les marins du bateau abordé relativement à l'intensité de la brume, mais que, de plus, la dite déposition est formellement contredite par différents témoins de l'enquête contraire ; que notamment le matelot Ygodt (2e témoin de l'enquête contraire), qui était de vigie à l'avant de la *Marie-Henriette*, déclare qu'au moment où le chalutier fut aperçu, il était impossible, à raison de l'intensité de la brume, de distinguer dans quelle direction le bateau naviguait ; que cette déposition est confirmée par celle du lieutenant Turlot (14e témoin de l'enquête contraire) qui se trouvait sur la passerelle à côté du commandant Vandenkerkhove et du témoin Dely et qui a déclaré qu'au moment où il a constaté la présence du chalutier à 50 ou 60 mètres droit devant la malle, il n'avait vu qu'une tache noire ;

Attendu que le témoignage de l'élève pilote Dely paraît devoir s'expliquer par la confusion qu'a pu produire dans

Digitized by Google

son esprit la rapidité extrême avec laquelle les différentes phases de l'abordage se sont succédées ;

Attendu, enfin, qu'il est à remarquer que le témoin Dely ne donne aucun renseignement sur l'allure du chalutier et que, de même que les autres marins de la *Marie-Henriette*, il n'a pu distinguer ce qu'on faisait à bord du chalutier, ni reconnaître si ce bateau était en pêche ;

Attendu qu'il suit de toutes ces considérations que, faute de données précises et certaines sur la position et l'allure du chalutier signalé, il était impossible au commandant de la *Marie-Henriette* de décider si la barre devait être mise à bâbord ou à tribord ; que, dans ces conditions, l'ordre de stopper et de battre machine en arrière constituait la seule manœuvre qui pût être raisonnablement ordonnée pour tenter d'éviter l'abordage ; que, partant, aucun grief ne peut être relevé à charge du défendeur Vandenherkhove du chef de la manœuvre critiquée ;

Qant à la vitesse du steamer abordeur :

Attendu que les demandeurs soutiennent qu'une faute a été commise à bord de la *Marie-Henriette* pour avoir fait marcher ce steamer, par la brume qui régnait, à une vitesse de douze milles et demi à l'heure ;

Attendu que le mécanicien Frankignoul, 6e témoin de l'enquête contraire, déclare qu'après l'arrêt de la machine et le renversement de vapeur commandés par le défendeur Vandenkerkhove, il s'est écoulé de 15 à 20 secondes avant que la machine commençât à battre en arrière ; qu'il suit de là qu'après que le chalutier eût été aperçu de la malle et que le capitaine eut donné ses ordres, la malle a continué à marcher pendant 15 à 20 secondes sans que son impulsion fût combattue par l'action des roues battant en arrière ; que, partant, la malle, lancée à une vitesse de douze milles et demi à l'heure, soit environ six mètres par seconde, à dû conserver pendant les quelques secondes qui ont suivi l'arrêt de la machine, une vitesse qui allait, il est vrai, en décroissance, mais qui ne pouvait guère être de beaucoup inférieure à l'allure de six mètres à la seconde ;

Attendu, d'autre part qu'il est constant au procès que la limite du champ visuel utile était d'environ 50 à 60 mètres ; qu'au moment où la machine fut arrêtée, le chalutier se trouvait donc au plus à 50 ou 60 mètres de la *Marie-Henriette* ;

Attendu que, dans ces conditions, la malle devait fatale-

Digitized by Google

ment parcourir en quelques secondes l'espace qui la séparait du chalutier et tomber sur celui-ci avant même que la machine eût pu battre en arrière ;

Attendu, au surplus, que les documents versés au procès ne permettent pas de contester que l'erre de la *Marie-Henriette*, marchant à l'allure de douze nœuds et demi, ne peut être annulée qu'après que le steamer ait encore parcouru une longueur, soit environ 100 mètres ;

Attendu que ces considérations suffisent à prouver que par la brume qui régnait, l'allure de la malle était telle qu'il était impossible à bord de distinguer en temps utile les obstacles qui se présentaient et de prendre les mesures nécessaires pour les éviter; que partant il y a lieu d'admettre que la *Marie-Henriette* ne s'est pas conformée aux règlements maritimes, qui obligent les navires à diminuer leur vitesse autant que les circonstances l'exigent et que de ce chef le steamer est en faute ;

Attendu qu'il importe peu au procès que l'allure de douze nœuds et demi soit qualifiée « doucement » à bord des malles du service extra-rapide d'Ostende à Douvres ;

Attendu que les défendeurs se prévalent vainement de ce que la malle effectue un service international ; qu'en effet, il n'existe aucun privilège ni régime de faveur dispensant les navires affectés à ce genre de service d'observer les règles de la prudence et les règlements maritimes ;

Attendu, d'autre part, que si les malles suivent fréquemment le même parcours, il ne s'ensuit pas, comme les défendeurs semblent l'insinuer, que ce parcours leur soit réservé et que les autres navires doivent l'éviter ; que la seule conséquence que l'on puisse tirer du fait dont s'agit est que l'équipage de la malle devait connaître particulièrement les parages dans lesquels l'abordage s'est produit et savoir que cet endroit est fréquenté par les bateaux de pêche ; qu'ainsi ce fait est plutôt de nature à aggraver la faute commise en faisant marcher le steamer à une allure exagérée ;

Attendu, enfin, que les défendeurs se prévalent à tort de ce que plusieurs témoins, notamment les 2e, 3e, 4e et 8e de l'enquête contraire, ont déclaré n'avoir éprouvé, à bord de la malle, aucun choc appréciable au moment de l'abordage; que les défendeurs prétendent conclure de ces déclarations que l'erre de la malle avait été presque annulée ;

Digitized by Google

Mais attendu que deux passagers de la malle (les 7e et 9e témoins de l'enquête contraire) affirment avoir éprouvé un choc léger au moment de l'abordage : qu'au surplus l'absence de choc considérable à bord de la *Marie-Henriette* s'explique aisément par la différence de masse existant entre un grand steamer d'un service international et un simple chalutier ; que d'ailleurs les dégâts causés au chalutier, si importants qu'ils l'ont fait couler immédiatement, prouvent par eux-mêmes la violence du choc et démontrent surabondamment que les manœuvres ordonnées par le défendeur Vandenkerkhove n'ont pu empêcher les conséquences de la faute commise à bord de la malle ;

Quant aux signaux phoniques du chalutier abordé :

Attendu que les défendeurs prétendent que les signaux phoniques réglementaires n'ont pas été faits à bord du chalutier ou tout au moins que les signaux phoniques y ont été effectués d'une façon insuffisante et non conforme au règlement ;

Attendu qu'il n'échet pas d'accorder la moindre importance au prétendu aveu d'un marin du navire abordé, lequel aurait reconnu que depuis un certain temps avant l'abordage, les signaux n'avaient plus été faits à bord du chalutier ;

Attendu qu'il est exact qu'un marin du chalutier a prononcé en présence du lieutenant Turlot, de la *Marie-Henriette,* quelques paroles ambiguës relatives aux dits signaux, mais qu'il ne paraît pas que, malgré l'ambiguïté évidente des dites paroles, le témoin Turlot ait vérifié si l'interprétation qu'il leur donnait correspondait à la pensée du marin qui les avait prononcées ;

Attendu de même que la contradiction relevée entre certains témoignages de l'enquête directe, relativement aux dits signaux, n'a pas la portée que les défendeurs veulent lui donner ; qu'il est exact que le témoin Lavallée (2e témoin de l'enquête directe) prétend avoir relevé le novice Wadoux chargé de sonner la cloche à bord du chalutier, tandis que Wadoux lui-même et la plupart des marins du bord affirment que seul Wadoux a fait marcher la cloche ; mais qu'il importe de remarquer que la mémoire du témoin Lavallée ne paraît pas des plus fidèles ; qu'en effet, il est encore un point important, notamment le degré d'intensité de la brume sur lequel le témoin Lavallée est en désaccord avec la quasi-unanimité des autres témoins, tant de l'enquête contraire que de l'enquête

Digitized by Google

directe ; qu'au surplus, comme le témoin Lavallée ne précise pas pendant combien de temps il aurait remplacé le novice Wadoux, il est très possible que Lavallée ait effectivement rempli pendant quelques instants le service de Wadoux et que ce fait, à raison de son peu de durée, ait échappé à la mémoire de Wadoux et des autres marins ; que, partant, il serait téméraire de se fonder, comme le font les défendeurs, sur la contradiction retenue ci-dessus, pour en conclure que les signaux phoniques n'ont pas été faits à bord du chalutier ;

Attendu que vainement les défendeurs contestent que le chalutier ait été muni du cornet de brume réglementaire actionné mécaniquement ; qu'à l'appui de leur contestation, ils invoquent les dépositions des deux premiers témoins de l'enquête directe, qui déclarent que le patron du chalutier « soufflait » du cornet de brume ; que, d'après les défendeurs, l'expression employée prouve que ces témoins entendaient parler non du cornet réglementaire, mais bien du cornet actionné par le souffle de l'homme ;

Mais attendu qu'il ne paraît pas que les deux témoins dont s'agit aient été interpellés spécialement sur le point de savoir de quel genre de cornet de brume le patron du chalutier se servait ; que cette question n'a même été soulevée qu'au cours de la déposition de l'avant-dernier témoin de l'enquête contraire ; qu'en outre, si l'expression « souffler » du cornet peut paraître impropre quand il s'agit d'un cornet actionné mécaniquement, il est cependant fort probable que les deux premiers témoins de l'enquête directe, simples gens de mer d'une instruction rudimentaire, parlant d'ordinaire un patois local plutôt que la langue française, n'aient prêté aucune attention à l'expression précitée lors de la rédaction de leur déposition ; que, partant, l'allégation des défendeurs, relative à l'emploi à bord du chalutier d'appareils phoniques non conformes au règlement, manque également de base ;

Attendu enfin que les appréciations très différentes émises par les marins du chalutier au sujet de la portée des signaux phoniques faits à leur bord, ne permettent pas davantage de conclure à l'insuffisance absolue des dits signaux ;

Qu'en effet l'efficacité et la portée des signaux phoniques est très douteuse en temps de brume, et qu'il arrive même à des officiers de marine d'apprécier leur portée de façons toutes différentes ; qu'ainsi le témoin Bouckaert, treizième

Digitized by Google

témoin de l'enquête contraire, commandant la malle le *Rapide*, qui a croisé la *Marie-Henriette*, quelques minutes avant l'abordage, parlant du chalutier inconnu aperçu à travers la brume à environ quarante mètres du *Rapide*, déclare que si l'équipage de ce chalutier avait fait des signaux au moyen d'un cornet de brume réglementaire, les dits signaux auraient été perçus à bord de la malle ; tandis que le témoin Cattoor, dixième témoin de l'enquête contraire, lieutenant de marine à bord du *Rapide*, parlant du même chalutier, exprime, sans préciser davantage, des doutes sur la possibilité qu'il y avait de percevoir les signaux de ce chalutier ;

Attendu qu'il suit de toutes ces considérations qu'il échet de tenir pour exactes les déclarations de l'équipage du chalutier, aux termes desquelles les signaux phoniques réglementaires auraient été faits à son bord ;

Attendu, au surplus, que fût-il établi *quod non* que les signaux du chalutier n'ont pas été strictement conformes au règlement, cette circonstance ne diminuerait pas d'une façon appréciable la responsabilité du steamer abordeur ; qu'en effet, il n'en resterait pas moins acquis que le commandant de la *Marie-Henriette* a commis l'imprudence de se fier exclusivement aux signaux phoniques, dont l'efficacité en temps de brume est souvent douteuse ; que de même il resterait constant que le commandant a violé la règle admise par la doctrine et la jurisprudence, qui oblige les navires, en cas de brouillard ou de violents grains de pluie, la nuit, à réduire leur vitesse de manière à pouvoir éviter les autres navires qui apparaissent dans le champ visuel (Gand, 29 juillet 1903) ;

Attendu que l'inobservation de cette règle est d'autant plus coupable qu'il est certain que l'exagération de la vitesse des navires par temps de brume, rend presque vaines toutes les mesures de précaution ; que, partant, dans toute hypothèse, la faute commise à bord de la *Marie-Henriette* doit être considérée comme la cause primordiale et essentielle de l'abordage ;

Attendu qu'il est ainsi pleinement établi que le capitaine Vandenkerkhove doit être rendu responsable du dommage causé aux demandeurs ; que, de plus, l'Etat belge est civilement responsable des faits du capitaine Vandenkerkhove ;

Attendu, toutefois, qu'il n'existe pas dès ores en la cause des éléments d'appréciation suffisants pour permettre d'appré-

Digitized by Google

cier exactement le montant du préjudice subi par les demandeurs ;

Par ces motifs,

Dit pour droit que l'abordage du chalutier *Notre-Dame du Perpétuel Secours* est dû à la faute commise à bord de la *Marie-Henriette* ; que le capitaine Vandenkerkhove est responsable du dommage qui s'en est suivi, et que l'Etat belge est civilement responsable du préjudice causé par son préposé ;

Ordonne aux demandeurs de libeller par état détaillé le montant du dommage, et de fournir les justifications nécessaires ;

Déclare le présent jugement exécutoire par provision, nonobstant toute voie de recours et sans caution ;

Condamne solidairement les défendeurs au frais jusqu'à ce jour. »

Du 25 novembre 1903. — Présid. : M. Fraeys ; M. Van Elevyck, substitut ; plaid. : Mes Hovelt, Vanderheyden et H. Jaspar, avocats.

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal civil de Bruges rendu dans cette même affaire, du 7 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 729.

I — II. — Voyez Bruxelles, 11 février 1903, ce Rec., XIX, p. 435 et les notes ; 6 janvier 1904, *ibid.*, XIX, p. 763 et la note.

III. — Comp. Cour du district Est de la Virginie, ce Rec., XVII, p. 812 ; Cour du district Sud de New-York, 24 juin 1902, *ibid.*, XIX, p. 298 ; 9 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 475 ; 29 mai 1903, *ibid.*, XIX, p 476 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit

COUR SUPRÊME DES ÉTATS-UNIS

19 octobre 1903

Harter Act. Armateur. Navire en bon état de navigabilité. Navire affecté au transport de viande. Réfrigérateur. Obligation. — Harter Act. Armateur. Due diligence. Preuve à sa charge. Inspection du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite. Harter Act. Connaissement. Armateur. Navire. Innavigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité.

Navire : « Southwark ».

I. — La fourniture d'un appareil frigorifique en bon état, capable d'assurer en sécurité le transport d'un chargement de bœuf préparé qu'un navire s'est chargé de transporter, rentre dans l'obligation d'apporter toute la diligence voulue pour fournir un navire en bon état de navigabilité, imposée au propriétaire par l'Harter Act, comme condition à la limitation de sa responsabilité.

II. — Il incombe au propriétaire du navire de prouver qu'il a accompli cette obligation, conformément à l'Harter Act, d'apporter toute la diligence requise à fournir un appareil frigorifique en bon état, capable d'assurer avec sécurité le transport d'un chargement de bœuf préparé qu'il s'est chargé de transporter. Cette preuve ne résulte pas d'une inspection superficielle faite peu avant le départ du navire, inspection dans laquelle on ne découvrit aucun défaut, alors que les témoignages démontrent que la machine frigorifique se brisa très peu de temps après que le navire eut quitté le port ; qu'après avoir été réparée, elle se brisa de nouveau ; et que, pendant le voyage, elle ne put abaisser suffisamment la température pour préserver la viande ; ce fait tend à prouver que la température voulue n'avait même pas été produite à la réception

(1 Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 621.

Digitized by Google

du chargement, et que le bris de la machine survint en essayant de réduire la température au degré voulu.

III. —Les clauses du connaissement sont sans effet pour exonérer l'armateur de l'accomplissement de son obligation, conformément à l'Harter Act, d'apporter toute la diligence requise à fournir un navire en bon état de navigabilité.

Du 19 octobre 1903. — Devant M. Day, juge ; plaid. : MM. John F. Lewis et Horace L. Cheyney ; N. Du Bois Miller, Howard H. Yocum, J. Rodman Paul, Biddle et Ward.

Observations. — I-III. — Voyez le texte de la décision, *All opinions of The United Stades supreme Court*, 1er décembre 1903, p. 1 et suivantes.

Voyez Cour du district sud de New-York, 20 septembre 1900, ce Rec., XVI, p. 706 ; 18 septembre 1900, *ibid.*, XVI, p 710 ; Cour du district ouest de New-York, 13 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 574 ; Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900, *ibid.*, XVIII, p. 735 et les notes.

COUR DU DISTRICT EST DE NEW-YORK

23 septembre 1903

Abordage. Navire. Perte totale. Evaluation des dommages. Valeur du navire et du fret. Navire de pêche. Profit espéré de la pêche. Impossibilité de le comprendre dans l'évaluation des dommages.

Navire : « Menominee ».

En cas de perte totale d'un navire par suite d'un abordage, les dommages sont limités à la valeur du navire, avec les intérêts et au fret pendant, ou au loyer du navire assimilable au fret. Cette règle s'applique à un navire de pêche coulé au cours de sa campagne de pêche, et totalement perdu, hormis son équipement. On ne peut donc comprendre comme élément d'évaluation des dommages le profit espéré de la pêche pendant le reste de la saison ou de l'expédition.

Du 23 septembre 1903. — Devant : M. Thomas, juge de district; plaid. : MM. Wing, Putnam et Burlingham ; Convers et Kirlin.

Digitized by Google

Observation. — Voyez le texte de la décision : *Fed. Rep.*, vol. 125, n° 7, p. 530. Comp. Haute Cour de Justice d'Angleterre, 7 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 709 et la note.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

8 octobre 1903

Hypothèque maritime. Navire en la possession du débiteur. Droits du créancier hypothécaire. Frets. Frets grevés des charges consenties par le débiteur en possession du navire.

Navire : « Afton ».

Le créancier hypothécaire d'un navire qui est laissé en possession des propriétaires, lorsqu'il en prend ensuite possession, en vertu de son titre hypothécaire, a droit aux frets dus à partir de ce moment, qu'ils aient été ou non gagnés en entier ou en partie, avant qu'il n'entrât en possession. Mais il n'a droit qu'aux frets grevés des charges que les propriétaires ont consenties antérieurement, en vue du voyage ; car les propriétaires ont le droit absolu de faire tous les contrats nécessaires pour l'exploitation du navire, aussi longtemps qu'ils en sont restés possesseurs.

Les propriétaires du vapeur *Afton* qui avaient consenti sur lui une hypothèque, mais en restaient possesseurs, l'affrétèrent pour un voyage. La charte-partie stipulait des avances jusqu'à une somme fixée au capitaine par les affréteurs, avances qu'on devait déduire au règlement final des frets. Par suite d'un accord postérieur, des avances furent faites au capitaine qui les demandait, dans différents ports au cours du voyage. Pour ces avances, des reçus signés par le capitaine furent endossés sur la charte, avec déclaration que l'argent avancé était à déduire du fret. Quand le navire arriva au port de destination, le créancier hypothécaire en prit possession.

Jugé : que les parties contractantes de la charte avaient qualité pour étendre la clause d'avances ; et qu'ayant ainsi agi, cette façon de faire engageait le créancier hypothécaire, qui, en prenant ensuite possession du navire, n'avait droit, de la part de l'affréteur, qu'au paiement du solde du fret, déduction faite de toutes les avances.

Digitized by Google

Du 8 octobre 1903. — Devant : M. Holt, juge de district ; plaid. : MM. Notman, Joline et Mynderse ; Clark et Weeder.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Reports*, vol. 125, n° 3, p. 258 et suivantes. Comp. Cour de district de l'Etat de Washington, 29 novembre 1898, ce Rec., XIV, p. 727 ; Cour suprême de Christiania, 23 février 1901, *ibid.*, XVIII, p. 127.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

13 octobre 1903

Abordage. Chaland à la remorque et navire à l'ancre. Port. Place usuelle. Remorqueur. Défaut de vigilance. Responsabilité.

Navires : « Genesta » et « Adelina Corvaja ».

Un abordage survenu de nuit, entre un chaland remorqué et un vapeur mouillé en dedans des limites usuelles dans le port, est uniquement dû à la faute du remorqueur, pour avoir manqué de vigilance en ce qu'il n'a pas vu ni évité le vapeur.

Du 13 octobre 1903. — Devant : M. Adams, juge de district ; plaid. : MM. James J. Macklin, Benjamin Patterson, Ullo et Ruebsamen ; Carpenter et Park.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 125, n° 5, p. 423. Comp. Tribunal de l'Empire allemand, 11 décembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 697 ; Tribunal supérieur hanséatique, 5 février 1901, *ibid.*, XVIII, p. 703 ; Cour du district Est de Pensylvanie, 18 août 1902, *ibid.*, XIX, p. 300 et les notes.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

15 octobre 1903

Livraison. Avaries. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité.

Navire : « Patria ».

Lorsqu'il est établi que le capitaine a reçu à bord les marchandises en bon état, s'il les délivre avariées, il a à prouver que l'avarie est due à un risque objet d'une clause d'exonération du connaissement. A défaut, il doit être rendu responsable de la perte, bien que la cause de l'avarie n'apparaisse pas clairement.

Du 15 octobre 1903. — Devant : M. Holt, juge de district; plaid. : MM. Forsyth Little. Benedict et Benedict.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 125, n° 5, p. 425. Comp. Havre, 7 mai 1901, ce Rec., XVII, p 77 et la note critique ; Rouen, 27 novembre 1902, *ibid.*, XVII, p 303.

COUR DU DISTRICT NORD DE LA CALIFORNIE

18 septembre 1903

Connaissement. Clause de réception sous palan dès que le navire sera prêt à livrer, ou mise sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires Sens. Retard du destinataire. Droit de débarquer sur allèges. Destinataire prêt à recevoir. Absence de droit à débarquer sur allèges. — Contrat de transport sur allèges. Contrat distinct. Transporteur. Cargaison. Responsabilité. — Usages. Preuve. Série d'actes semblables.

Navire : « Kimball ».

I. — La clause d'un connaissement, ainsi conçue : « Il est « expressément entendu que la marchandise sera, à l'option « du transporteur, reçue par le destinataire, sous palan,

Digitized by Google

« immédiatement après l'arrivée du vapeur au port de desti-
« nation ; ou qu'elle peut être mise à terre et en magasin....
« aux frais et risques des propriétaire, expéditeur ou desti-
« naire... Tout allègement... entre le vapeur et la terre... sera
« aux risques des propriétaire, expéditeur ou destinataire
« et à leurs frais », n'a d'autre but que de prévenir les retards et le préjudice causés au navire par le défaut du destinataire de recevoir les marchandises sous palan dès que le vapeur serait prêt à livrer.

Lorsque le destinataire se présente pour recevoir à l'arrivée du navire et à son mouillage, l'armateur n'est pas autorisé par cette clause à mettre la marchandise sur allèges à ses frais et risques.

II. — La mise et le transport sur allèges de la cargaison par suite d'un accord intervenu après l'arrivée du navire, constitue un contrat nouveau et distinct entre les parties.

Ce contrat conclu par le propriétaire du navire, de transporter sur allèges les marchandises qu'il s'était engagé à livrer à son mouillage, en l'absence de stipulation contraire, lui impose les obligations d'un transporteur ordinaire et, par suite, il devient responsable des marchandises perdues ou endommagées dans le transport du navire à terre, à moins que pareille perte ne soit occasionnée par le fait de Dieu ou l'ennemi public.

III. — L'usage est une matière de fait et non d'opinion, et ne peut s'établir que par la preuve d'une série d'actes de nature similaire, accomplis en différentes occasions par différentes personnes.

Du 8 septembre 1903. — Devant : M. de Haven, juge de district ; plaid. : MM. Page, Mac Cutchen, Knight, et Nathan H. Frank.

Observations. — I — II. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Reports*, vol. 125, n° 4, p. 333 et suiv. ; Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit), 8 novembre 1900, ce Rec., XVIII, p. 737 et la note.

III. — Sur la constatation des usages, comp. Gênes, 28 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 401 ; 26 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 403 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille

COUR DE CASSATION DE NAPLES

11 juillet 1903

Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité.

Le consignataire du navire n'a pas seulement pour rôle d'assister le capitaine dans les opérations matérielles relatives au contrat de transport, telles que l'embarquement, le débarquement et la livraison de la cargaison ; il est également le mandataire de l'armateur ayant qualité pour le représenter dans tous les actes juridiques afférents à ces opérations : c'est ainsi qu'il a pleine capacité pour intenter en justice au nom de l'armateur une action contre le destinataire de la cargaison en paiement du fret payable d'avance, pour constater les manquants ou avaries à la livraison et pour effectuer le remboursement du fret indûment perçu en proportion des manquants constatés.

DUSMET ET POUVELANT C. KELLNER ET LAMPE.

Du 11 juillet 1903. — Présid. : M. Salvati.

OBSERVATION. — Voyez Gênes, 27 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 625 et la note.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 625.

Digitized by Google

COUR DE CASSATION DE TURIN

4 mars 1904

Charte-partie. Clause « en cas de grève ou autre événement indépendant de la volonté des réceptionnaires, empêchant ou retardant le débarquement, le cours des staries sera suspendu ». Grève née à l'instigation des négociants réceptionnaires. Accord avec les ouvriers. Suspension du cours des staries.

Navire : « Hosland ».

Lorsque la charte-partie contient une clause aux termes de laquelle « en cas de grève ou autre cause ou événement indépendant de la volonté des réceptionnaires qui empêchera ou retardera le débarquement, le cours des staries demeurera suspendu », la grève produit cet effet, lors même qu'il serait établi qu'elle a éclaté à l'instigation des négociants réceptionnaires eux-mêmes, d'accord avec les ouvriers déchargeurs.

Ainsi, comme le fait s'est produit à Gênes en décembre 1901, si les négociants ont été les premiers à vouloir la grève, pour protester contre le défaut de moyens de transport, et que les syndicats ouvriers, à la suite d'une entente avec les patrons, l'aient décidée dans l'intérêt commun, cette grève n'en constitue pas moins, à l'égard de chacun des réceptionnaires, au sens de la loi et aux termes de la charte-partie, un cas de force majeure, un évènement indépendant de sa volonté.

Lorsqu'en effet une solidarité étroite s'est établie entre les négociants et les ouvriers, la grève devient un mouvement de la masse auquel nul ne peut résister, elle s'impose à chacun des réceptionnaires comme une force majeure qui l'empêche de continuer le débarquement du navire contrairement à la volonté commune, puisque les ouvriers se refusent à travailler.

Aussi n'y a-t-il pas à rechercher si l'initiative en a été prise par les négociants, ni si chacun des réceptionnaires a ou non concouru à cet accord ; que peut une volonté individuelle dans un accord collectif ?

La grève, quelle qu'en soit l'origine, et surtout la solidarité qui unit les grévistes constituent donc bien, à l'égard de chacun des réceptionnaires, l'événement qui met obstacle au

Digitized by Google

débarquement du navire, le fait indépendant de sa volonté et dont il ne peut être rendu responsable, puisqu'il est dans l'impossibilité absolue de l'empêcher.

ROWE C. PINETTA.

Du 4 mars 1904. — Présid. : M. Pinelli, premier président.

OBSERVATION. — Comp. Marseille, 11 février 1902, ce Rec., XVII, p. 595 et la note; Aix, 29 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 164.

COUR D'APPEL DE GÊNES

27 mars 1903

Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur.

Navire : « Ragusa ».

Dans la vente coût, fret et assurance, le contrat devient parfait et l'acquéreur acquiert la propriété des marchandises vendues au moment où le vendeur lui remet le connaissement et les autres documents y afférents contre acceptation de la traite.

Par suite, le tiers porteur du connaissement, devenu par l'endossement l'ayant-cause de l'acheteur primitif, a droit d'exiger la livraison de ces marchandises, malgré une vente postérieure consentie par le vendeur originaire à un tiers, avant l'arrivée du navire transporteur au port de destination, au moyen de la création et de l'endossement d'un nouveau connaissement, un connaissement de transbordement, en l'espèce.

Et l'endossement à un tiers du connaissement primitif

Digitized by Google

interdit au vendeur d'invoquer l'état d'insolvabilité de l'acquéreur originaire, constaté par sa mise en faillite avant la livraison, pour prétendre pouvoir disposer des marchandises, à défaut de paiement ou de garanties suffisantes.

Le vendeur non payé ne pourrait revendiquer ces marchandises qu'à la condition de démontrer que le tiers porteur du connaissement était de mauvaise foi au moment de l'endossement à son profit, que cet endossement est le résultat d'une collusion entre lui et l'acheteur primitif et que la vente est fictive.

Bloch c. Fratelli Franco.

Du 27 mars 1903. - Présid.: M. Valbusa, président.

Observation. — Voyez Gênes, 27 avril 1900, ce Rec., XVI, p. 712 ; 28 août 1901. *ibid.*, XVII, p. 224. Comp. Douai, 11 août 1902, *ibid.*, XVIII, p. 8, 13 ; Rouen, 4 mars 1903, *ibid.*, XVIII, p. 804 et les notes.

COUR D'APPEL DE GÊNES

11 décembre 1903

Assurance maritime. Règlement d'avaries. Règlement fait en dehors de l'assureur. Force obligatoire. Assuré. Avaries. Décision judiciaire entre l'armateur et les chargeurs. Cause. Vice propre. Avarie particulière. Assuré. Règlement avec l'assureur. Impossibilité de contester.

Il est de principe qu'un règlement d'avaries établi par les autorités compétentes a force obligatoire pour l'assureur, même s'il n'y a pas été appelé.

En conséquence, si entre l'armateur et les chargeurs une décision judiciaire intervient qui déclare que les avaries subies par la chose assurée ne sont pas avaries communes, mais, étant dues au vice propre de la chose, constituent des avaries particulières, l'assuré dans ses rapports avec l'assureur ne peut être admis à contester cette décision.

Compagnia Nationale Generala e Daçia Romania c. Waller frères.

Du 11 décembre 1903. — Présid.: M. Ferrari, premier président.

Digitized by Google

Observation. — Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1291 ; Haute Cour de Justice d'Angleterre, 24 juillet 1903, ce Rec., XIX, p. 429 et la note.

DOCTRINE

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION

CONFÉRENCE D'ANVERS 1903

Avarie commune

Le Comité d'organisation de la session de 1903 de cette importante association juridique a eu l'heureuse idée de porter à l'ordre du jour une question toute d'actualité.

On est actuellement d'accord qu'en présence d'une clause l'exonérant de la responsabilité des fautes et des négligences du personnel du navire, l'armateur ne peut être rendu responsable de la part contributive qui a pu être mise à charge des autres intéressés à la suite d'un acte d'avarie commune occasionné par ces fautes et ces négligences. Mais la discussion porte sur la question suivante.

Un armateur couvert par cette clause a été amené à faire des avances dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison. Pourra-t-il, lorsqu'il demandera aux cointéressés, les chargeurs, d'intervenir dans ces avances pour leur part et portion, voir repousser cette demande, malgré la clause d'exonération et sans même que la faute du capitaine lui ait en rien profité, par le motif que la cause de l'acte d'avarie commune est une faute ou une négligence du capitaine?

Cette question est actuellement controversée. Elle est résolue d'une manière différente par les tribunaux de divers pays, et il y a même désaccord entre les tribunaux d'un même pays.

La question est donc d'un intérêt très pratique, et en présence du mouvement général en faveur de l'unification du droit maritime et spécialement de l'avarie commune, elle

Digitized by Google

était tout indiquée pour faire l'objet de l'examen de la conférence.

La jurisprudence française paraît actuellement fixée (Cass., 12 juin 1894 et 6 février 1895 (*Rev. int. dr. mar.*, p. 147 et 721). Elle résout la question négativement.

Il importe peu que l'armateur soit défendeur à une action en remboursement de frais et de sacrifices exposés ou faits par les chargeurs à la suite d'un acte d'avarie commune, ou que ce soit lui qui réclame à ses co intéressés leur quote-part dans ses frais et ses avances. La situation devra être réglée, dans un cas comme dans l'autre entre l'armateur et les autres intéressés à l'expédition comme si aucune faute du personnel du navire n'avait donné lieu à l'acte d'avarie.

Une note distribuée aux membres de la conférence au nom de M. Charles Stubbs expose la situation juridique en droit anglais, et en droit américain.

A défaut de clause d'exonération, l'armateur ne peut réclamer le remboursement en avarie commune des frais qu'il a encourus et des sacrifices qu'il a faits à la suite d'un événement dû à la faute du capitaine ou de l'équipage. Etant en faute, ou bien civilement responsable de ceux qui sont en faute, il n'a fait que son devoir en essayant de réparer les conséquences de cette faute (décision anglaise de 1889. en cause Strang Stele et Cie c. A. Scott et Cie, 14, A. C., 601 ; décision américaine en cause du « Irrawaddy » 171, United States Reports, 187).

Mais que décider si la clause d'exonération existe ?

La jurisprudence anglaise est actuellement fixée sur ce point par une série de décisions.

Dans l'affaire Strang Steel et Cie contre Scott et Cie déjà mentionnée, la question n'a pas été tranchée *in terminis*, par le motif que la Cour n'a pas reconnu l'existence d'une convention d'irresponsabilité ; mais la décision aboutit implicitement à la consécration du principe que si cette stipulation existe, l'armateur aura le droit de se faire rembourser en avarie commune malgré la négligence de ses préposés.

Vient ensuite en 1891 l'affaire « Carron Park » (15 P. D. 203). Lord Hannen, président de la division d'amirauté, et qui quelques mois plus tard (janvier 1891) fut promu à la Cour

Digitized by Google

d'appel, en rendant sa décision en faveur de l'armement, s'exprima de la manière suivante :

« La réclamation de contribution en avarie commune ne peut être admise lorsqu'elle résulte d'une négligence dont l'armateur est responsable ; mais une négligence dont il n'est pas responsable lui est aussi étrangère que celui à qui elle a porté préjudice ».

Cette décision ne fut pas frappée d'appel. Trois ans plus tard M. Justice Gorell Barnes, en rendant son jugement dans l'affaire du « Mary Thomas » (1894, P. 108) la cita en l'approuvant, et elle servit de précédent dans des affaires subséquentes.

A la suite d'une décision en apparence contraire rendue par la Suprême Cour des Etats-Unis, on décida en 1900 de porter le cas du « Carron Park » devant la Cour d'appel.

La décision de lord Hannen fut confirmée. C'est la plus récente décision anglaise sur la matière, et on peut conclure que la loi anglaise est en faveur de la thèse des armements.

La décision américaine à laquelle nous avons fait allusion est celle du « Irrawaddy ».

La Cour de district avait jugé en faveur des armateurs, mais la Cour suprême réforma. Seulement il y a lieu de remarquer qu'il n'y avait pas de stipulation contractuelle de non responsabilité et que celle-ci résultait uniquement de l'acte du Congrès de 1893 connu sous le nom de Harter Act.

La décision de la Cour est basée sur ce que le Congrès a bien relevé l'armateur de la responsabilité des négligences de ses préposés, mais ne l'a pas autorisé à se faire rembourser des pertes à lui causées par ces négligences.

Cette décision est donc basée sur une situation juridique spéciale aux Etats-Unis On n'aperçoit même guère comment la question qui nous occupe pourrait y faire l'objet d'une décision de principe, puisque la législation de ce pays ne reconnaît pas la validité des clauses d'exonération et que les seuls cas d'irresponsabilité admis sont ceux qui sont indiqués dans l'acte du Congrès.

En ce qui concerne la Belgique, les deux Cours d'appel qui ont eu à connaître de la question l'ont résolue d'une manière opposée. Tandis que la Cour d'appel de Bruxelles (le 5 mai 1896, P. A., 1901, I, p. 225) décide que si l'armateur est

Digitized by Google

déchargé par la convention de la responsabilité dérivant de la faute de ses préposés, il a le droit d'agir en contribution, la Cour de Gand a émis le 12 janvier 1901 (Jurisprudence des Flandres, XVI, p. 37) l'avis que la clause d'exonération n'a que la portée d'un simple moyen de défense pour le cas d'une action éventuelle des chargeurs et n'a pas pour effet de conférer aux armateurs le droit de réclamer la contribution pour le règlement d'avaries résultant de la faute du capitaine.

La Cour de cassation de Belgique a rejeté le pourvoi dirigé contre cet arrêt (*ibid.*. XVII, p. 297). Mais il y a lieu de noter que cette Cour, qui n'examine pas le fait, se borne à dire que le juge du fond *a pu sans violer aucun texte de loi* donner la dite portée à la clause d'exonération, et que l'examen de cette question de fait ne rentre pas dans ses attributions.

La jurisprudence néerlandaise est, d'après nos renseignements, contraire à la thèse des armateurs.

La Commission de l'Association belge de Droit Maritime qui a examiné la question avant qu'elle fût soumise à la conférence, s'est rangée, à la majorité, à la thèse des armateurs.

Examinée d'après les principes, la solution ne saurait être douteuse. Quel en est le principe primordial ? C'est que les fautes sont personnelles à celui qui les commet et qu'il doit seul en répondre. C'est par une disposition spéciale de la loi que le commettant est responsable des fautes du préposé. Or, les parties, dans le contrat d'affrètement, conviennent de ne pas être régies par cette disposition, et que l'armateur ne sera pas responsable des fautes du capitaine. Survient un événement qui nécessite des dépenses dans l'intérêt commun. L'armateur fait l'avance de ces frais. Et il ne pourrait faire contribuer pour leur part les autres intéressés, se faire rembourser par eux de ces avances dans la proportion de leur intérêt ?

Qu'est-ce qui permet de restreindre ainsi la portée de la clause d'exonération?

A défaut de responsabilité civile de l'armateur (et cette responsabilité est formellement exclue par le contrat), la faute

Digitized by Google

qui a donné lieu aux dépenses reste personnelle à celui qui l'a commise, est absolument étrangère à l'armateur. Ainsi que le disait excellemment Sir J. Hannen « negligence for which he (the shipowner) is not responsible is as foreign to him as to the person who has suffered it ».

Comment donc pourrait-il en pâtir, directement ou indirectement, partiellement ou pour le tout? Etranger à la faute, il doit le rester à ses conséquences ; il ne fait les avances exigées par l'intérêt commun qu'en vertu des principes de la gestion d'affaires et a droit à s'en faire rembourser à due concurrence par ceux à qui ces dépenses ont profité.

Comment est-on arrivé cependant à faire admettre une solution différente, à établir une distinction, réellement arbitraire, à la lumière des principes qui précèdent, entre la situation juridique de l'armateur *défendeur* à une action en responsabilité des effets d'une faute du capitaine, ou bien *demandeur* en contribution aux avances par lui faites pour atténuer les dits effets?

L'explication ne doit pas à notre sens en être trouvée seulement dans une interprétation inexacte de la portée de la clause d'exonération, mais aussi et même principalement dans une conception fausse de l'influence de la cause de l'événement sur l'existence de l'avarie commune. Si celle-ci n'existe pas, comme certains le prétendent, lorsque la mise en péril de l'expédition a été occasionnée par une faute du capitaine, aucun règlement d'avarie commune ne pourra s'établir à raison des dépenses qu'aura faites le navire pour atténuer les conséquences préjudiciables de cette faute, il n'y aura pas de rapports entre les cointéressés, pas de recours du navire contre les chargeurs pour leur faire supporter leur part contributoire dans une avarie commune qui n'existera pas.

Ces deux questions sont intimement mêlées, et ne peuvent être examinées l'une sans l'autre.

A notre avis, la cause du péril qui détermine le capitaine à faire la dépense ou le sacrifice est indifférente (Jacobs, *Droit maritime belge*, I, n° 416). Lorsque les conditions exigées par la loi pour son existence se trouvent réunies — et la loi ne mentionne pas dans son énumération l'origine de la dépense ou du sacrifice — l'avarie commune existe, sans que la cause première qui y a donné lieu doive être prise en considération.

L'état d'avarie commune existe par lui-même. La dépense

Digitized by Google

ou le sacrifie ont-ils été résolus pour le salut commun? Tout est là. — *Causa proxima non remota spectatur.*

Cette question a été examinée et tranchée dans le sens que nous préconisons dans les Congrès internationaux de droit commercial qui ont tenu leurs assises à Anvers en 1885 et à Bruxelles en 1888.

Ce que l'on veut, c'est qu'en présence du péril couru par l'expédition, le capitaine ou l'armateur n'aient pas à songer à leur propre intérêt, mais uniquement à sauvegarder les intérêts de la communauté.

Après. le danger passé, on verra. Celui qui — armateur ou chargeur -- est responsable de la mesure du salut commun, se verra intenter, s'il y a lieu, un recours du chef du dommage causé par l'avarie commune.

Que l'on n'objecte pas qu'un intéressé pourrait de cette manière être amené à devoir payer en vertu d'un règlement général avant qu'il ait pu faire établir la responsabilité de son cointéressé. Cette crainte est chimérique, car, à défaut de convention expresse contraire, le règlement n'a que la valeur d'un rapport d'expertise, à homologuer ou à rejeter par les tribunaux compétents. Et si on se décide à conférer aux dispacheurs les pouvoirs d'arbitres, rien n'empêche qu'on y ajoute la faculté de fixer immédiatement dans leur travail la situation définitive eu égard au recours que les parties peuvent avoir à exercer ou à supporter à raison de leur responsabilité éventuelle.

Le droit anglais, tout en reconnaissant la valeur du principe, le méconnaît dans l'application. Il trouve peu pratique de reconnaître en principe à l'armateur le droit à la contribution, si ensuite par voie de recours exercé contre lui, il est obligé de restituer ce qui lui aura ainsi été reconnu.

Le résultat est le même que s'il n'avait pas en principe droit à l'admission de ses avances en contribution et on peut aussi bien le considérer comme n'y étant pas recevable.

Nous estimons au contraire qu'il est nécessaire de s'en tenir aux principes. Sans eux tout devient obscurité et confusion.

En effet, s'il n'y a pas dans ce cas avarie commune, que devient la réclamation de la cargaison du chef des sacrifices faits à son détriment dans l'intérêt commun ?

Digitized by Google

Il faudra décider logiquement, ainsi que l'a fait le premier juge dans l'affaire Strang Steel et C° contre Scott et C°, que les propriétaires de la cargaison qui a fait l'objet d'un jet n'ont pas droit à faire établir un règlement de contribution, lorsque la cause du péril se trouve dans une faute du navire.

Inutile de faire ressortir combien cette situation serait contraire à l'équité.

Le Conseil privé réforma cette décision, mais par des motifs qui sont la condamnation du principe qu'applique le droit anglais lorsque la dépense et le sacrifice sont dus à une faute du navire. Il décide en effet que « en cas de jet, les droits « des personnes qui ont droit à contribution et les obliga- « tions de ceux qui sont tenus à contribution, ont leur ori- « gine dans le fait d'un danger commun qui menace de « détruire leur bien à tous ; et ces droits et obligations mu- « tuels viennent en existence dès que les biens de certains « des chargeurs ont été sacrifiés à juste titre avec l'effet de « préserver la propriété des autres. »

C'est la proclamation du principe que la cause du péril — que ce soit un cas fortuit ou la faute d'un des intéressés — est sans influence sur la nature et l'existence de l'avarie commune. Celle-ci dépend de la nature de l'acte, et non de la cause qui le nécessite.

Et de même, quelle contradiction à voir successivement reconnaître ou contester à un même acte le caractère d'avarie commune suivant que l'armateur qui le pose, ou pour le compte duquel on le pose, est ou non couvert par une clause d'exonération !

MM. T. G. Carver, K. C., et J. E. H. Gray Hill se sont déclarés parfaitement d'accord sur le principe que nous venons d'exposer ; mais frappés des divergences d'appréciation auxquelles il donne lieu, ils ont proposé d'y remédier par une clause qui serait insérée dans les chartes-parties.

Après une assez longue discussion et divers votes, la conférence a décidé de recommander le recours à ce moyen de parer à la difficulté, mais de procéder également à la discussion du principe. Celui-ci fut finalement voté à l'unanimité sauf une voix et deux abstentions, dans les termes suivants :

La cause première de la mesure de salut commun étant

Digitized by Google

indifférente, la faute du capitaine ne doit avoir aucune influence sur le principe de l'avarie commune. Les tiers lésés doivent conserver leurs recours contre l'armateur du chef de ses fautes ou de celles de ses préposés.

Le principe préalable fixé, la réponse à la question plus spécialement soumise à la conférence ne pouvait guère donner lieu à discussion.

Elle fut résolue comme suit à une grande majorité :

La clause générale d'exonération du chef des fautes et négligences du capitaine ne doit modifier en rien la solution à donner à la première question sauf que le recours ne peut plus être exercé.

La conférence ayant été consultée sur le point de savoir s'il n'y avait pas lieu d'ajouter les dispositions ainsi votées aux Règles d'York et d'Anvers, déjà en vigueur, la question fut à l'unanimité résolue négativement.

Tout le monde a été d'avis qu'il serait imprudent de toucher à ces règles que l'on a eu tant de peine à faire entrer dans la pratique universelle. *Let well alone.*

La résolution votée sur ce point est conçue comme suit :

Il n'y a pas lieu d'insérer dans les Règles d'York et d'Anvers des dispositions relatives aux résolutions qui précèdent.

Comme premier moyen de faire entrer les nouvelles résolutions dans la pratique, la conférence conseille d'insérer dans les contrats d'affrètement des stipulations spéciales à cet effet.

Cette clause aura pour titre : *Règle d'Anvers de 1903 qui peut être insérée dans les contrats d'affrètement.*

Elle est conçue comme suit :

Un sacrifice ou une dépense constituant en soi une avarie commune ne perd pas ce caractère même si le danger qui a motivé cette dépense ou ce sacrifice a été causé par la faute d'une des parties intéressées dans le voyage, sans préjudice du recours à exercer contre l'auteur de la faute.

Digitized by Google

On verra par ce qui précède que la conférence a fait œuvre réellement utile. Les principes qu'elle a admis et les résolutions qu'elle a votées, constituent un progrès sensible, dont il y a lieu de lui savoir gré.

A. MAETERLINCK,

Docteur en philosophie et en lettres,
Avocat à Anvers.

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

Conférence d'Amsterdam (1904).

Anvers, le 25 novembre 1903.

Monsieur et cher Collègue,

A l'invitation du Comité Maritime Néerlandais, le Comité Maritime International se réunira en conférence à Amsterdam les 14, 15, 16 et 17 septembre 1904.

A l'ordre du jour figureront :

1° Les conflits de lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques et de droits réels ;

2° La seconde lecture des résolutions votées à Hambourg sur la compétence en matière d'abordage ;

3° La question de responsabilité des propriétaires de navires.

1. — Conflits de lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques et de droits réels.

Il ne saurait nous appartenir d'avoir à vous signaler la grande importance que présente cette matière. Elle a déjà fait l'objet des travaux des associations nationales. Nous avons l'honneur d'inviter les différentes associations nationales à vouloir bien étudier l'ensemble des rapports qui ont été présentés, sur ce sujet, à la Conférence de Hambourg.

Dans cet ordre d'idées, nous croyons qu'il serait intéressant que la commission qui, dans chacune des associations nationales, a fait rapport, pût être réunie à nouveau, en vue

Digitized by Google

de compléter son premier travail par les observations que lui suggéreraient les rapports qui sont parvenus depuis. Si ce nouveau travail, dans chaque association pouvait être conçu dans une forme sommaire et reproduire à la fois les conclusions auxquelles les commissions étaient arrivées tout d'abord et les modifications éventuelles ou les observations que leur semblent mériter les travaux des autres groupes, le Bureau Permanent s'empresserait de publier ce travail comparatif, qui ne pourrait manquer d'être extrêmement intéressant et de fournir la base d'un débat approfondi Peu de questions sont à la fois plus complexes et plus urgentes, dans le domaine du Droit Maritime International.

2. — Compétence en matière d'abordage.

La conférence de Hambourg a voté une série de propositions en première lecture. Une commission spéciale, composée de Sir Walter Phillimore, MM. Asser, Autran, Ch. Bauss, Dr. Stubbs, Dr. Alfr. Sieveking, a donné à ces résolutions la forme d'un avant-projet de traité. Cet avant-projet, que vous trouverez sous ce pli, servira de base à la seconde lecture.

Nous vous prions de nous faire parvenir aussitôt que possible le rapport que votre association, compte, sur cet objet, présenter au Congrès.

3. — Responsabilité des propriétaires de navires.

Conformément au vœu de la conférence de Hambourg, une commission présidée par M. Ch. Le Jeune et composée de MM. C. D. Asser Jr., Louis Franck, Sir John Glover, J. E. Gray Hill, Président Martin, E. N. Rahusen, Dr. Alfr. Sieveking, Dr. Chas. Stubbs et R. Vernaux, a été désignée; elle s'est réunie à Anvers fin septembre, et a élaboré, pour servir de base aux discussions, un avant-projet dont vous trouverez le texte sous ce pli.

Nous vous prions de soumettre cet avant-projet aux délibérations des associations nationales et de vous rapporter pour les commentaires aux bulletins n° 3 et suivants ainsi qu'aux délibérations des conférences de Londres et de Paris.

4. — Traité sur l'abordage et sur l'assistance.

Le Gouvernement belge n'a cessé de continuer ses démarches en vue d'obtenir la réunion d'une conférence diplomatique, et nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer qu'un grand nombre de pays ont déjà répondu affirmativement. Nous croyons savoir que les hésitations qui semblent

Digitized by Google

s'être produites en Angleterre donneront lieu à de nouvelles instances de la part de nos amis anglais et nous sommes convaincus qu'elles n'arrêteront pas le succès final de cette utile réforme.

Recevez, Monsieur et cher Collègue, nos salutations distinguées.

Pour le Bureau Permanent :

Le Secrétaire,

LOUIS FRANCK.

Avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage.

ARTICLE PREMIER

L'action du chef d'un abordage pourra être intentée exclusivement, au choix du demandeur :

a) Devant le tribunal du *domicile* personnel ou commercial du propriétaire de navire défendeur.

Dans les cas où le défendeur est une société, l'action pourra être formée devant le tribunal du siège social de la société.

b) Devant le tribunal du *lieu de l'abordage*, quand ce dernier s'est produit dans les eaux territoriales, appartenant aux états contractants.

c) Devant le tribunal du *port* où le navire du défendeur est *enregistré*.

d) Devant le tribunal du lieu où le navire du défendeur a été *saisi*, même dans les cas où, avant l'assignation, la saisie aurait été levée et remplacée par une caution.

ARTICLE II

Le tribunal, compétent pour connaître de l'action principale, sera également compétent pour statuer sur la *demande reconventionnelle*, dirigée par le défendeur contre le demandeur du chef du même abordage.

ARTICLE III

Les tribunaux mentionnés dans les articles précédents, sont désignés par les lois nationales.

Digitized by Google

Article IV

Le demandeur ne pourra intenter qu'une seule action du chef d'un même abordage, même si plusieurs tribunaux, situés dans des états différents, se trouvent compétents en vertu de l'article Ier, pourvu toutefois qu'il ait été satisfait par le défendeur au jugement rendu.

Article V

Les tribunaux, mentionnés dans l'article Ier, seront également compétents pour ordonner des enquêtes provisoires, que le tribunal saisi de l'affaire pourra retenir à titre d'éléments de preuve.

Article VI

La saisie conservatoire d'un navire du chef d'un abordage pourra être opérée dans tout port situé sur le territoire des états contractants.

Cette saisie ne pourra être faite qu'avec la permission de l'autorité compétente, désignée par les lois nationales.

L'autorité, visée par le paragraphe précédent, pourra ordonner au demandeur de fournir caution, pour sûreté des dommages-intérêts pouvant résulter de la saisie.

Le propriétaire du navire saisi pourra demander la mainlevée de la saisie contre caution suffisante.

Les formalités à remplir pour la validité de la saisie sont régies par les lois nationales.

Avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

Article premier

Lorsque le propriétaire de navire est tenu, aux termes des législations, des faits du capitaine et de l'équipage ou des engagements contractés en vertu des attributions légales du capitaine, sa responsabilité est pour chaque voyage, limitée :

a) Au navire, ou à sa valeur à la fin du voyage, au choix du propriétaire.

Digitized by Google

b) Au fret net du voyage jusqu'à sa fin.

c) Aux indemnités dues aux propriétaires pour les faits d'avarie commune, d'abordage, ou autres dommages subis par le navire pendant le voyage, sous déduction des dépenses faites pour mettre le navire en état d'accomplir le voyage.

Le droit des créanciers ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

Le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage, même payés d'avance, déduction faite des charges qui leur sont propres.

Le voyage sera réputé fini après débarquement final des marchandises et des passagers se trouvant à bord du navire et renseignés aux manifestes, au moment où l'obligation est née, et, en cas d'obligations successives, après débarquement final de l'ensemble des marchandises et des passagers se trouvant à bord, au moment tant de l'un que de l'autre événement.

Si le navire ne porte ni marchandise, ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera, ou au port même où il se trouve.

Article II

Si le propriétaire opte pour l'abandon en nature et ne l'effectue que postérieurement à la fin du voyage, il n'est libéré que jusqu'à concurrence de la valeur du navire au moment de l'abandon et il reste tenu de la différence entre cette valeur et celle qu'avait le navire à la fin du voyage.

Article III

Dans le cas prévu à l'article II et en prévision du cas où le propriétaire opterait, en ce qui concerne le navire, pour le payement de sa valeur à la fin du voyage, l'évaluation pourra à tout moment, après la fin du voyage, être fixée contradictoirement à la demande de la partie la plus diligente.

Article IV

Le propriétaire a la faculté de substituer aux modes de libération prévus à l'article Ier, le payement d'une indemnité limitée pour chaque voyage à Lstg. 8. — par tonne de jauge brute de son navire.

Digitized by Google

Article V

S'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité.

Article VI

La limitation de responsabilité déterminée par les articles qui précèdent, s'applique aux contrats conclus, même par le propriétaire du navire, dès que leur exécution rentre dans les fonctions légales du capitaine, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la violation de ces contrats est due à une personne de l'équipage ou non, le cas de faute personnelle du propriétaire seul excepté. Elle s'applique aussi aux dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes, ainsi qu'au relèvement des épaves. Elle n'est pas admise pour les gages du capitaine et de l'équipage.

Article VII

Lorsque, d'après les législations applicables, la limitation de la responsabilité pour les dommages aux biens est différente de celle pour les lésions corporelles, le présent traité n'aura d'effet qu'en ce qui concerne les dommages aux biens.

Résolutions de la conférence sanitaire internationale.

On sait qu'une conférence sanitaire internationale a tenu récemment ses assises à Paris. Ses travaux ont abouti à une convention qui a été signée le 3 décembre dernier par les représentants des Etats adhérents. Cette convention remplacera les traités sanitaires antérieurs et, entre autres, la convention sanitaire de Venise du 30 janvier 1892 à laquelle elle apporte d'ailleurs de nombreuses et importantes modifications.

La nouvelle stipulation ne comprend pas moins de 184 arti-

Digitized by Google

cles ; nous la résumerons à grands traits, en ne nous arrêtant qu'aux points essentiels et qui touchent directement les armateurs et les marins.

Les Etats dont les plénipotentiaires ont signé la nouvelle convention sont : l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Brésil, l'Egypte, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, la Grèce, la Hollande, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, le Monténégro, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie et la Suisse.

La résolution la plus importante est certainement la création, à Paris, d'un Office international de Santé d'après les principes qui ont présidé à la formation et au fonctionnement du Bureau international des Poids et Mesures. Le nouvel Office international aura pour mission de recueillir les renseignements sur la marche des maladies infectieuses. Il recevra, à cet effet, les informations qui lui seront communiquées par les Conseils supérieurs d'hygiène des Etats participants. Il exposera périodiquement les résultats de ces travaux dans des rapports officiels qui seront rendus publics. L'Office sera alimenté par les contributions des Gouvernements contractants.

La convention traite, dans les dispositions générales, des prescriptions à observer par les pays signataires, dès que la peste ou le choléra apparaît sur leurs territoires : notifications et communications ultérieures aux autres pays ; conditions qui permettent de considérer une circonscription territoriale comme contaminée ou redevenue saine, etc. Ensuite, viennent les mesures de défense prises par les autres pays contre les territoires déclarés contaminés. Ici nous entrons dans le vif des questions maritimes : désinfection des marchandises, réexportation et transit, bagages, mesures générales contre les navires, etc., etc.

Tout d'abord, déclare la Convention, il n'existe pas de marchandises qui soient par elles-mêmes capables de transmettre la peste ou le choléra : elles ne deviennent dangereuses qu'au cas où elles ont été souillées par des produits pesteux ou cholériques. La désinfection ne peut être appliquée qu'aux marchandises et objets que l'autorité sanitaire locale considère comme contaminés.

Toutefois, si des marchandises, arrivant par mer en vrac ou dans des emballages défectueux, ont été, pendant la traversée, contaminées par des rats reconnus pesteux, et si elles

Digitized by Google

ne peuvent être désinfectées, la destruction des germes pourra être assurée par leur mise en dépôt pendant une durée maxima de deux semaines. L'application de cette dernière mesure ne devra entraîner aucun délai pour le navire ni des frais extraordinaires résultant du défaut d'entrepôt dans les ports.

Le mode et l'endroit de la désinfection, ainsi que les procédés à employer pour assurer la destruction des rats seront fixés par l'autorité du pays de destination. Ces opérations devront être faites de manière à ne détériorer les objets que le moins possible. Il appartiendra à chaque Etat de régler la question relative au paiement éventuel de dommages-intérêts résultant de la désinfection ou de la destruction des rats.

Si, à l'occasion des mesures prises pour assurer la destruction des rats à bord des navires, des taxes sont perçues par l'autorité sanitaire, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une Société ou d'un particulier, le taux de ces taxes devra être fixé par un tarif publié d'avance et établi de façon à ce qu'il ne puisse résulter de l'ensemble de son application une source de bénéfice pour l'Etat ou pour l'administration sanitaire.

En ce qui concerne les mesures dans les ports et aux frontières de mer, on a classé les navires en trois catégories. Est considéré comme *infecté* le navire qui a la peste ou le choléra à bord ou qui a présenté un ou plusieurs cas de peste ou de choléra depuis sept jours. Est considéré comme *suspect* le navire à bord duquel il y a eu des cas de peste ou de choléra au moment du départ ou pendant la traversée, mais aucun cas nouveau depuis sept jours. Est considéré comme *indemne*, bien que venant d'un port contaminé, le navire qui n'a eu ni décès, ni cas de peste ou de choléra à bord, soit avant le départ, soit pendant la traversée, soit au moment de l'arrivée.

Les navires *infectés de peste* sont soumis au régime suivant : Visite médicale ; débarquement et isolement des malades ; les autres personnes doivent être également débarquées si possible et soumises à dater de l'arrivée, soit à une observation qui ne dépassera pas cinq jours et pourra être suivie ou non d'une surveillance de cinq jours ou plus, soit simplement à une surveillance qui ne pourra excéder dix jours ; le linge et les effets des passagers considérés comme contaminés seront désinfectés ; de même pour les parties du navire con-

Digitized by Google

sidérées comme contaminées ; enfin la destruction des rats du navire devra être effectuée avant ou après le déchargement de la cargaison, le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de quarante huit heures, en évitant de détériorer les marchandises, les tôles et les machines. Pour les navires sur lest, cette opération devra se faire le plus tôt possible, avant le chargement.

Les navires *suspects de peste* seront soumis aux mesures précédentes, à l'exception cependant du débarquement des passagers et de la destruction des rats qu'on recommande simplement dans ce cas. Les navires indemnes de peste seront admis à la libre pratique immédiate, quelle que soit la nature de leur patente : cependant, ils pourront être soumis à l'obligation de détruire leurs rats.

Lorsque sur un navire *indemne*, des rats ont été reconnus pesteux après examen bactériologique ou après constatation d'une mortalité insolite, le navire sera soumis à une visite médicale, puis désinfecté, les rats seront détruits, les passagers et l'équipage pourront être soumis à une surveillance dont la durée ne devra pas dépasser cinq jours comptés à partir de la date d'arrivée, dix jours dans des cas exceptionnels.

Un traitement analogue est prescrit pour les navires *susoects de choléra* ou *indemnes de choléra*. Des mesures spéciales peuvent être prescrites à l'égard des navires encombrés, notamment des navires d'émigrants ou de tout autre navire offrant de mauvaises conditions d'hygiène.

L'autorité compétente tiendra compte, pour l'application des mesures susmentionnées, de la présence d'un médecin et d'appareils de désinfection (étuves) à bord des navires appartenant à l'une quelconque de ces catégories. En ce qui concerne la peste, elle aura égard également à l'installation à bord d'appareils de destruction des rats.

Des dispositions spéciales aux pays situés hors d'Europe, traitent des mesures dans les ports contaminés au départ des navires, des mesures à l'égard des navires ordinaires venant des ports du Nord contaminés et se présentant à l'entrée du Canal de Suez ou dans les ports égyptiens, des mesures à l'égard des navires ordinaires venant du Sud et se présentant dans les ports de la mer Rouge ou allant vers la Méditerranée, des mesures à l'égard des navires ordinaires

Digitized by Google

venant des ports contaminés du Hedjaz en temps de pèlerinage, etc., etc.

L'organisation de la surveillance et de la désinfection à Suez et aux Sources de Moïse, le passage en quarantaine du Canal de Suez, un régime sanitaire spécial pour le golfe Persique font l'objet de prescriptions spéciales, de même que les pèlerinages auxquels un long chapitre a été consacré.

Les navires à vapeur sont seuls admis à faire le transport des pèlerins du long cours : ces navires doivent pouvoir loger les pèlerins dans l'entrepont. En dehors de l'équipage, le navire doit fournir à chaque individu, quel que soit son âge, une surface de 1 m. 50 carré avec une hauteur d'entrepont d'environ 1 m. 80. Pour les navires qui font le cabotage, chaque pèlerin doit disposer d'un espace d'au moins 2 mètres de largeur dans le long des plats-bords du navire.

Chaque navire doit avoir une infirmerie pour les malades, capable de recevoir 5 o/o des pèlerins embarqués, à raison de 3 mètres carrés par tête. Quand le nombre des pèlerins embarqués dépasse 1.000, un second médecin doit être embarqué.

Le pont doit être en bois ou en fer recouvert de bois. Les appareils de distribution d'eau dits « suçoirs » sont absolument interdits. Le navire doit posséder en plus des caisses à eau, d'une capacité suffisante, un appareil distillatoire pouvant produire une quantité d'eau de 5 litres au moins, par tête et par jour, pour toute personne embarquée, y compris l'équipage : la quantité d'eau potable mise chaque jour à la disposition de chaque pèlerin, quel que soit son âge, doit être en effet d'au moins 5 litres ».

Des pénalités garantissent l'observation des mesures précédentes dont nous n'avons cité que les principales, en laissant de côté les nombreuses mesures, d'ordre administratif, de surveillance, de contrôle, etc., ainsi que celles à prendre au départ et à l'arrivée et au retour des pèlerins.

Le reste de la convention a trait au Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire d'Egypte et au Conseil supérieur de Santé de Constantinople.

Le soin est laissé à chaque Gouvernement de déterminer les moyens à employer pour opérer la désinfection et la destruction des rats. Des instructions seront rédigées pour mettre les capitaines des navires, surtout lorsqu'il n'y aura pas de médecin à bord, en mesure d'appliquer les prescriptions con-

Digitized by Google

tenues dans la nouvelle convention en ce qui concerne la peste et le choléra, ainsi que les règlements relatifs à la fièvre jaune.

P. Houet.

Secrétaire technique du
Comité central des armateurs de France.

(Extrait du *Yacht*, n° du 30 janvier 1904).

BELGIQUE

Loi sur les lettres de mer du 20 septembre 1903

Art. 1er. — Les navires de mer doivent être munis, pour naviguer sous pavillon belge, d'une lettre de mer délivrée conformément aux dispositions de la présente loi.

Art. 2, § 1er. — Les lettres de mer mentionnent le nom du bâtiment, sa capacité, ses signes particuliers, le nom du capitaine et celui du propriétaire.

§ 2. — Elles sont délivrées, au nom du Roi, par le Ministre des affaires étrangères ou le fonctionnaire délégué par lui.

Art. 3. — Il ne sera délivré de lettre de mer qu'à des navires appartenant pour plus de moitié :

A. A des Belges ;

B. A des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique ;

C. A des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique, ou qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi.

Art. 4, § 1er. — Avant de pouvoir obtenir une lettre de mer, le propriétaire du navire ou le gérant, si le navire appartient à une société commerciale ou à plusieurs copropriétaires, est tenu de se présenter devant le juge de paix aux fins :

1° De lui exhiber le contrat passé avec le constructeur ou le contrat de vente constatant la propriété du navire, ainsi que le certificat de jaugeage ;

2° De lui remettre une déclaration écrite stipulant que le navire réunit les conditions exigées par l'article 3, qu'il n'est pas armé en guerre et qu'il ne sera pas armé en guerre ou

Digitized by Google

employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge ;

3° D'affirmer cette déclaration sous serment devant le dit magistrat.

§ 2. — Le juge de paix dressera procès-verbal de la prestation de serment au bas de la déclaration exigée par le § 1er, 2°, du présent article.

Le serment sera conçu en ces termes :

« Je jure et j'affirme que la présente déclaration est sincère et véritable, que le navire y indiqué n'est pas armé en guerre et que, ni par moi ni de mon consentement, il ne sera armé en guerre ni employé à des opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge. »

Les formules de la déclaration écrite ainsi que celles de la lettre de mer seront déterminées par arrêté royal.

Art. 5, § 1er. — Les demandes en obtention de lettres de mer doivent être accompagnées d'une copie du certificat de jaugeage et d'une ampliation de la déclaration mentionnée à l'article 4, § 1er, 2°, avec le procès-verbal de la prestation de serment.

§ 2. — Si ces documents sont trouvés insuffisants ou s'il y a des raisons de croire qu'il sera fait un usage illicite de la lettre de mer, celle-ci sera refusée.

Art. 6, § 1er. — Les lettres de mer cessent leurs effets :

A. Après quatre ans de durée ;

B. Lorsque la propriété de plus de la moitié du navire est transférée ou lorsque le transfert d'une quotité moindre rend propriétaires de moitié du navire des étrangers n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique, ou n'ayant pas établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi ; toutefois, lorsque ces transferts de nature à modifier les conditions de propriété prescrites par l'article 3 ont lieu par succession ou testament, les lettres de mer ne cesseront leurs effets qu'après six mois ;

C. Par le changement du nom du navire ;

D. Par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite ou d'autres opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge ;

E. En cas de prise ou de destruction du navire.

§ 2. — Lorsque, à l'expiration du terme de la lettre de mer, le navire est en cours de voyage, cette lettre reste valable

Digitized by Google

jusqu'au retour du navire en Belgique, sans que ce délai puisse dépasser deux ans.

Toutefois, le Ministre des affaires étrangères peut renouveler ou faire renouveler les lettres de mer périmées sans exiger que le navire se rende dans un port belge

Art. 7, § 1er. — Les lettres de mer périmées doivent être restituées au Ministre des affaires étrangères ou au fonctionnaire qui les a délivrées. Il n'en sera délivré de nouvelles que contre remise : 1° de l'ancienne, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte ; 2° du certificat de jaugeage.

§ 2. — En cas de destruction du navire ou de vente en pays étrangers, le capitaine remettra la lettre de mer à la légation ou au consulat belge, en indiquant le motif de la restitution. La légation ou le consulat en délivrera récépissé au capitaine et la fera parvenir, avec mention du motif de la restitution, au Ministre des affaires étrangères.

§ 3. — A défaut de légation ou de consulat belge sur les lieux, le capitaine sera tenu de canceller la lettre de mer en présence de son équipage, ou, à défaut de celui-ci, en présence d'un fonctionnaire public, et de transmettre la lettre au Ministre des affaires étrangères.

Art. 8, § 1er. — Le Ministre des affaires étrangères ou le fonctionnaire délégué par lui pourra accorder des lettres de mer provisoires pour des navires achetés ou construits à l'étranger et réunissant les conditions exigées par l'article 3 ; elles sont valables jusqu'à ce que les formalités requises pour l'obtention des lettres de mer définitives puissent être remplies. Elles seront délivrées d'après le certificat de jaugeage du pays où le navire se trouve ; elles auront une durée de deux ans au plus et cesseront, dans tous les cas, leurs effets à l'arrivée du bâtiment en Belgique.

§ 2. — Le Ministre des affaires étrangères ou le fonctionnaire délégué par lui pourra également accorder à des Belges établis à l'étranger ou aux gérants, à l'étranger, de sociétés belges, des lettres de mer provisoires, valables pendant une année, pour des navires réunissant les conditions prévues à l'article 3. Dans ces cas, les formalités prescrites par l'article 4, § 1er, sont accomplies devant le fonctionnaire délégué par le Ministre des affaires étrangères.

§ 3. — Il ne sera délivré de lettre de mer provisoire pour un navire se trouvant à l'étranger que sur la production d'un

Digitized by Google

certificat constatant que le bâtiment se trouve en bon état de navigabilité.

Les certificats de navigabilité devront porter la signature de deux experts désignés par l'agent consulaire belge du port étranger où le navire se trouve, ou par l'agent consulaire du port le plus voisin ; ils devront être visés par cet agent, qui certifiera, dans son visa, que les experts ont été désignés par lui.

§ 4. — La délivrance des lettres de mer provisoires pourra, en outre, être subordonnée aux autres conditions et formalités jugées nécessaires par le Ministre des affaires étrangères.

§ 5. — Le Ministre des affaires étrangères ou le fonctionnaire délégué par lui en Belgique peut remplacer par des lettres de mer définitives les lettres de mer provisoires dont il est question au § 2 du présent article, sans que les navires soient obligés de se rendre dans un port belge.

Art. 9, § 1er. — Le Ministre des affaires étrangères pourra également délivrer des lettres de mer spéciales pour des navires construits en Belgique pour compte d'étrangers, afin qu'ils puissent se rendre, sous pavillon belge, dans un port étranger.

§ 2. — A l'arrivée du navire à sa destination, la lettre de mer spéciale doit être remise, contre récépissé, à la légation ou au consulat belge auquel le port ressortit.

Art. 10. — Les lettres de mer pourront toujours être retirées en cas d'infraction aux dispositions de la présente loi ou s'il y a lieu de croire qu'il en sera fait un usage illicite.

Art. 11, § 1er. — Avant de faire usage d'une lettre de mer, le capitaine y apposera sa signature, qui devra être légalisée par le fonctionnaire délégué par le Ministre des affaires étrangères si le capitaine est en Belgique, ou par le consul s'il est à l'étranger.

§ 2. — On agira de même en cas de remplacement provisoire ou définitif du capitaine.

§ 3 — Il sera donné connaissance de ce changement au Ministre des affaires étrangères.

Art. 12. — Tous capitaines de navires, sans distinction de nationalité, sont tenus, à l'entrée et à la sortie du port du royaume, de présenter leurs lettres de mer aux autorités du port ; faute de ce faire, tout document pourra leur être refusé et le navire pourra être retenu jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

Digitized by Google

Art. 13. — Les capitaines des navires belges, en entrant dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, sont tenus de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul belge ou celui qui le représente, pour faire viser leurs lettres de mer.

Art. 14. — Les capitaines des navires à vapeur faisant un service régulier vers les ports étrangers, sont tenus d'y faire viser une fois par an leurs lettres de mer, et ce lors de leur première arrivée dans l'année.

Art. 15. — Les lettres de mer périmées ou annulées seront retirées d'office par les autorités des ports belges et par les consuls à l'étranger.

Art. 16. — Le capitaine sera tenu de faire inscrire en lettres apparentes et distinctes le nom du navire et celui du port d'attache sur la poupe du navire.

Art. 17, § 1er. — Le capitaine naviguant sous pavillon belge sans lettre de mer régulière sera passible d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou, s'il existe des circonstances atténuantes, d'une de ces peines seulement.

§ 2. — L'affirmation sous serment d'une fausse déclaration sera punissable des mêmes peines.

§ 3. — Les autres infractions à la présente loi seront punies d'une amende de cinquante francs à deux mille francs.

Art. 18. — Les articles 66, 67 et 69, § 2 du Code pénal sont applicables aux délits prévus par la présente loi.

Art. 19, § 1er. — Tout individu, belge ou étranger, qui aura commis hors du territoire du royaume, un délit prévu par la présente loi, pourra être poursuivi en Belgique.

§ 2. -- Sont également compétents : le tribunal du lieu de la résidence de l'inculpé ou de sa dernière résidence connue ; celui du lieu où il aura été trouvé, et celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire. A leur défaut, la connaissance du délit appartiendra au tribunal correctionnel de Bruxelles.

§ 3. — La présente disposition ne déroge pas à la compétence des tribunaux consulaires dans les pays hors de chrétienté.

Art. 20, § 1er. -- Les fonctionnaires du commissariat maritime et les fonctionnaires et employés de l'administration des douanes et accises en Belgique ainsi que les consuls belges à l'étranger, dresseront procès-verbal de toutes les infractions

Digitized by Google

à la présente loi ; ces procès-verbaux, affirmés sous serment le plus tôt possible et, au plus tard, pendant le deuxième jour après celui de leur clôture, feront foi jusqu'à preuve contraire.

§ 2 — L'affirmation sous serment des procès-verbaux rédigés en Belgique sera faite devant le juge de paix ou le chef de l'administration communale du lieu où l'infraction aura été constatée.

§ 3. — L'affirmation sous serment n'est pas requise lorsque le procès-verbal est rédigé par un consul, dans un port où il n'existe pas d'autorité belge pouvant recevoir le serment.

Art. 21. — La présente loi ne s'applique pas aux navires de l'Etat.

Art. 22. — Les bâtiments de pêche doivent être munis d'une déclaration du propriétaire, certifiée exacte par l'administration communale, conforme à la formule qui sera déterminée par arrêté royal.

Art. 23. — La loi du 20 janvier 1873 est abrogée.

L'article 6 de la présente loi est rendu applicable aux lettres de mer délivrées à l'époque de sa mise en vigueur.

BIBLIOGRAPHIE

L'assurance maritime anglaise. — Les origines, le Lloyd, polices diverses, règlements, par Paul Govare, docteur en droit, avocat à la Cour d'appel de Paris, ancien bâtonnier du barreau de Dunkerque. — Paris, A. Challamel, éditeur, 1904.

Cet ouvrage, dû à la plume autorisée de M. Paul Govare, condense en un résumé très précis et très sûr les règles multiples et souvent ardues de la pratique des assurances anglaises et la doctrine des savants traités sur la question publiés en Angleterre. A ce titre, il se recommande à tous ceux que leurs études ou leurs affaires dirigent vers le commerce maritime.

Loi du 30 décembre 1903, promulguée le 31 décembre 1903. — Réhabilitation des faillis et des liquidés judiciaires, par Charles Roy, chevalier de la Légion d'honneur, officier d'Académie, secrétaire de la

Digitized by Google

Présidence du Tribunal de commerce de la Seine. — Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1904.

Etude approfondie d'une loi inspirée par les tendances modernes d'oubli et de pardon, l'ouvrage de M. Roy se recommande par la haute compétence de son auteur, initié à ces accidents de la vie commerciale qu'on nomme la faillite ou la liquidation judiciaire par une longue pratique des tribunaux de commerce.

Le crédit maritime et l'hypothèque maritime, par Germain Spée, avocat. — Extrait de la *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1904. 1. 5. — Anvers, E. Janssens-Anthonis, éditeur, 1904.

La marina mercantile germanica, di Carlo Bruno. — Rivista marittima. Estratto del fascicolo di marzo 1904. — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1904.

F. PICHON, IMPRIMEUR-GÉRANT, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

30 novembre 1903

Assurances sur facultés. Police flottante. Marchandises. Transport. Conditions de la police. Avenant. Inobservation. Exclusion de l'assurance. Police flottante. Clause. Pontée. Prime double. Déclaration d'aliment. Prime simple. Chargement sur le pont. Jet à la mer. Assureurs. Irresponsabilité.

Navire: « Lakmé ».

Dans une assurance sur facultés par police flottante les marchandises transportées dans des conditions autres que celles prévues dans la police et déclarées par l'assuré se trouvent virtuellement exclues de l'assurance.

Ainsi, lorsque la police flottante prévoit une prime double pour la pontée, si l'assuré a fait une déclaration d'aliment à prime simple, ne permettant pas aux assureurs de prévoir le risque spécial auquel les marchandises allaient être exposées, et qu'elles aient été chargées sur le pont, les assureurs ne sont pas responsables du jet à la mer de ces marchandises effectué pour alléger le navire.

GUYET ET STINVILLE C. COMPAGNIE LA CENTRALE ET AUTRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique pris de la violation des art. 1134 Code civil et 348 C. com., des dispositions de la police d'assurance maritime du 7 décembre 1895, notamment des articles 5 et 11, ainsi que des clauses et conditions manuscrites de la police, de l'article 18 du connaissement et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'aux termes d'une police flottante en date du 7 décembre 1895, les demandeurs en cassation ont fait assurer

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p, 657.

Digitized by Google

pour une année, à partir du 1er janvier 1896 et jusqu'à concurrence de 100.000 francs tous les fûts et liquides en fûts qu'ils chargeraient sur des navires allant des ports de la Méditerranée en France et réciproquement; que la prime était fixée à 1 1/2 o/o pour les marchandises provenant d'Algérie et qu'en cas de chargement sur le pont elle devait être portée au double ;

Attendu que dans un avenant du 18 novembre 1896 Guyet et Stinville déclarèrent avoir chargé à Oran sur le vapeur *Lakmé* à destination de Rouen, 74 fûts de vin d'une valeur de 13.320 francs à la prime de 1 1/2 o/o; que, bien que cette déclaration ne permît point aux assureurs de supposer que la marchandise allait être exposée à un risque spécial, les fûts avaient été néanmoins placés sur le pont et qu'une partie d'entre eux ayant dû être sacrifiée pour alléger le *Lakmé* lorsqu'il s'échoua à son entrée en Seine, les Compagnies d'assurances refusèrent de payer ;

Attendu que la Cour de Paris, statuant par interprétation des clauses de la police, a pu décider que la déclaration d'aliment à la prime de 1 1/2 o/o impliquait nécessairement pour les assureurs que les marchandises avaient été comme d'ordinaire, embarquées dans la cale et que les 74 fûts chargés sur le pont l'ayant été dans des conditions autres que celles prévues au contrat, s'étaient trouvés virtuellement exclus de l'assurance ;

Que, sans examiner si, dans le cas contraire, l'assurance n'aurait pas été nulle pour cause de réticence, l'arrêt attaqué, dûment motivé, n'a, en conséquence, violé aucun des articles sus-visés ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 11 avril 1902. »

Du 30 novembre 1903. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Feuilloley, av. gén. ; Me Aguillon, avocat.

Observation. — Cette décision est grave, elle peut avoir sur la pratique des assurances une répercussion sérieuse.

Jusqu'à présent, en s'appuyant sur les termes de l'article 348 du Code de commerce, on admettait que l'omission par l'assuré, lors de la conclusion du contrat d'assurance, de déclarer un fait de nature à aggraver l'opinion du risque pour l'assureur, pouvait constituer une réticence, une fausse

Digitized by Google

déclaration ou même une erreur capable d'entraîner la nullité de l'assurance, et les tribunaux avaient sur ce point un pouvoir souverain d'appréciation ; ils prenaient en considération sinon la bonne foi de l'assuré, du moins les circontances de fait.

Ainsi, en matière d'assurances sur facultés par police flottante, l'avenant d'aliment, en règle générale, doit être donné à l'assureur dés que l'assuré a reçu avis du chargement, ou dans les huit jours, au plus tard, à peine de déchéance. Or l'assuré, qui n'est pas sur place, le plus souvent ignore, à ce moment, de quelle façon sa marchandise a été chargée, et les connaissements, pour la plupart, contiennent une clause autorisant le capitaine à charger sur le pont *sans avis* au chargeur.

Tenant compte de cette situation, la jurisprudence, qui valide une pareille clause, en tirait cette conséquence que l'omission par l'assuré de déclarer à l'assureur le chargement sur le pont ne constituait pas une réticence de nature à annuler le contrat, que l'assurance demeurait valable et que les assureurs, responsables du sinistre, n'avaient que le droit d'exiger la double prime, si la police l'avait prévue.

Voyez Marseille, 3 août 1894, ce Rec., X, p. 456 ; 2 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 109 ; 21 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 602 et les notes sous ces décisions.

D'autres décisions, attachant une importance plus grande à l'aggravation de risques résultant pour l'assureur du chargement en pontée, avaient cependant décidé déjà, — l'une, que si la clause en question donnait au capitaine le droit de charger sans le consentement du chargeur ses marchandises sur le pont, le capitaine avait néanmoins l'obligation d'en informer le chargeur pour lui permettre de contracter une assurance régulière à prime double ; — l'autre, que cette clause dégageait le capitaine de toute responsabilité, mais que le chargeur était tenu, à peine de nullité de l'assurance, d'aviser l'assureur du chargement en pontée.

Voyez Nantes, 11 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 487 ; Rouen, 11 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 68 et les notes.

C'était préciser la difficulté que la Cour de cassation, par l'arrêt analysé, vient d'essayer de résoudre.

Déplaçant la base de discussion, elle déclare superflu d'examiner si l'assurance n'aurait pas été nulle pour cause de réticence, et décide que les assureurs n'ont pas à répondre du

Digitized by Google

jet à la mer des marchandises chargées sur le pont, par cette unique raison que les risques de la pontée n'étaient pas assurés. En effet, l'avenant d'aliment était fait à prime simple, et, d'après la police, les risques particuliers du chargement sur le pont n'étaient acceptés qu'à prime double, tandis que la prime simple ne concernait que les risques ordinaires du transport dans la cale des marchandises.

S'il s'agissait d'une assurance ordinaire, contractée pour un chargement isolé, cette argumentation pourrait paraître sans réplique. Mais la question se pose à propos d'un avenant d'aliment à une police flottante.

Or, il semble être de principe qu'une police flottante ou d'abonnement n'est pas une assurance future, une simple promesse d'assurance, c'est un contrat ferme, et, par suite, il couvre de plein droit, à dater de sa conclusion, tous les risques prévus à la police auxquels pourront être exposées les marchandises de l'assuré à partir de leur chargement sur navires. Le seul fait du chargement, indépendamment de toute déclaration de la part de l'assuré, rendrait donc la police applicable aux marchandises embarquées et les assureurs responsables des risques. L'obligation de dénoncer l'aliment au moyen d'un avenant ne paraît pas être considérée comme de l'essence même de ce contrat, elle n'en concerne que l'exécution : la déclaration de chargement, c'est-à-dire l'avenant, n'aurait d'autre but que de préciser l'application de l'assurance, et d'autre intérêt que de régulariser la perception des primes. Enfin on va même jusqu'à admettre que la police flottante couvre les risques même de marchandises non déclarées, pourvu que leur embarquement ait été effectué dans le temps de l'assurance, sauf peut-être le recours des assureurs en dommages-intérêts contre l'assuré. Aussi est-il de jurisprudence qu'un avenant d'aliment est valable, fût-il postérieur au sinistre dans lequel ont péri les marchandises auxquelles il se rapporte.

L'avenant n'aurait donc qu'un effet déclaratif, il ne serait pas générateur de droits. En conséquence, puisque la police, dans l'espèce analysée, couvrait les risques de la pontée, et que le seul fait du chargement suffit à rendre la police applicable aux marchandises chargées dans le temps de l'assurance et les assureurs responsables des risques prévus et acceptés, est-il possible de déclarer que les marchandises chargées sur le pont l'ont été dans des conditions autres que

Digitized by Google

celles prévues au contrat, parce que l'avenant qui en fait la déclaration, par suite de l'ignorance de l'assuré, ne mentionne pas cette circonstance du chargement en pontée ; en d'autres termes, est-il possible d'attribuer à l'avenant un pouvoir qui ne semble pas compatible avec sa nature, le pouvoir, par une sorte d'effet rétroactif, d'annuler une assurance valable indépendamment de lui et par une simple raison de fait? Ne vaut pas mieux déclarer, en suivant la jurisprudence antérieure, que les assureurs, en pareil cas, en payant le sinistre, auront le droit de retenir la double prime stipulée ?

Voyez Seine, 5 avril 1888, ce Rec., IV, p. 19 ; 9 décembre 1890, *ibid.*, VI, p. 541 ; Bordeaux, 17 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 287 et la note ; Marseille, 3 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 380 ; 28 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 458 ; 12 décembre 1901, *ibid.*, XVIII, p. 201 ; Aix, 23 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 524 ; Seine, 13 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 485 et la note ; Bruxelles, 13 janvier 1887, *ibid.*, III, p. 82 ; Tribunal supérieur hanséatique, 22 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 735, et les notes sous ces décisions ; Lyon-Caen et Renault, t. VI, nos 1197 et suiv.

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

16 février 1904

Quai maritime. Voie ferrée. Gare. Prolongement. Expéditeur. Destinataire. Mesures de sécurité. Administration. Possession. Absence de dépôt. Surveillance. Obligation. Incendie. Destinataire. Absence de faute prouvée. Irresponsabilité.

La voie ferrée d'un quai maritime constitue un prolongement de la voie principale et de la gare, assujetti par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 20 juillet 1886 au contrôle de l'administration supérieure ; et si, aux termes de l'article 8 du règlement général de 1888, l'expéditeur et le destinataire sont astreints à certaines mesures de sécurité quand des wagons ont été mis à leur disposition, il n'en résulte pas que la compagnie de chemins de fer se soit dénantie de la possession de son matériel, ni affranchie de son obligation de surveillance.

Digitized by Google

La compagnie ne saurait donc prétendre que le destinataire, à qui incombe le déchargement, a reçu le wagon en dépôt et s'est obligé par suite à le restituer intact à moins d'établir la force majeure ou le cas fortuit.

En conséquence si ce wagon a été détérioré par un incendie, le destinataire, contre lequel aucune faute n'est prouvée, n'est pas responsable du sinistre.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD C. BOLLAERT.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que l'arrêt dénoncé constate que, le 16 septembre 1899, trois wagons de paille ont été expédiés de Strazelle à Calais, aux conditions du tarif spécial P. V., n° 23 Nord et dirigés par la compagnie sur la voie ferrée du quai ouest du bassin Carnot, suivant les instructions de Bollaert, destinataire, à qui incombait le déchargement; que le même arrêt déclare qu'un incendie a détruit le contenu d'un des trois wagons et détérioré le wagon et les bâches;

Attendu que la Compagnie a assigné Bollaert devant le Tribunal de commerce de Calais et demandé qu'il fût déclaré responsable des avaries survenues au wagon lui appartenant et condamné envers elle à des dommages-intérêts; que sa demande a été successivement rejetée par le dit Tribunal et, en appel, par la Cour de Douai;

Attendu, d'une part, que la Compagnie n'a ni prouvé, ni offert de prouver que le sinistre avait eu pour cause une faute imputable à Bollaert;

Attendu, d'autre part, que vainement elle soutient que Bollaert devait être considéré comme ayant reçu le wagon litigieux en dépôt et comme obligé, par suite, à le restituer intact, s'il s'établissait la force majeure ou un cas fortuit; qu'en effet, la voie ferrée d'un quai maritime, sur laquelle se trouvait le dit wagon, constitue, comme toutes les voies du même genre, un prolongement de la voie principale et de la gare, assujetti par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 20 juillet 1886 au contrôle de l'administration supérieure; que si, aux termes de l'article 8 du Règlement général de 1888, l'expéditeur et le destinataire, quand des wagons ont été mis à leur disposition, sont astreints à certaines mesures de sécurité, il n'en résulte pas que la Compagnie se soit dénantie

Digitized by Google

de la possession de son matériel, ni affranchie de son obligation de surveillance ;

D'où il suit qu'en statuant comme elle l'a fait, la Cour d'appel de Douai n'a violé aucun des textes visés au pourvoi ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Douai du 26 mars 1901. »

Du 16 février 1904. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Chevrier, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Mes Devin et de Ségogne, avocats.

Observation. — La Cour de cassation a déjà jugé que les voies ferrées établies pour relier les gares aux ports et quais maritimes constituent un prolongement du chemin de fer. Voyez Cassation, 12 décembre 1883, *Dalloz*, 84. 1. 273 et la note.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

17 février 1904

Avaries communes. Péril nécessaire. Echouement. Beau temps. Absence de péril. Renflouement. Absence d'avarie commune. — Cassation. Règles d'York et d'Anvers. Moyen nouveau. Irrecevabilité.

Navire : « Victoria ».

I. — L'article 400 du Code de commerce, qui classe en avaries communes les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, suppose nécessairement qu'à un moment donné le navire et les marchandises ont été mis en péril.

Ainsi ne peuvent être classés en avaries communes les frais de renflouement d'un navire échoué par beau temps et mer calme sur un banc de sable où il n'a couru aucun péril, alors surtout qu'au moment de l'assistance, le navire commençait à se dégager de lui-même.

II. — Le moyen tiré de l'application des Règles d'York et d'Anvers, et qui n'a pas été soumis aux juges du fond,

Digitized by Google

est un moyen nouveau, irrecevable devant la Cour de cassation.

CHRISTIANSEN C. BRACQ FRÈRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique pris de la violation de l'article 400 C. com., de la fausse application de l'article 1350 Code civil et de la violation de l'article 1134 ainsi que des règles d'York et d'Anvers :

Attendu que, si l'article 400 C. com. classe en avaries communes les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, cette disposition suppose nécessairement qu'à un moment donné le navire et les marchandises ont été mis en péril ; que lorsqu'au contraire ce péril n'a point existé, aucune contribution n'est possible ;

Attendu qu'il est constaté en fait par l'arrêt attaqué que, quand le steamer *Victoria* s'est échoué sur un banc de sable, le 24 novembre 1900, à midi, entre les jetées de Gravelines, le temps était clair, presque calme et la mer belle, qu'aucun péril n'avait nécessité le jet à la mer de la pontée et qu'au moment où le capitaine Christiansen demanda au *Progrès* de l'assister pour se renflouer, aucun événement nouveau n'avait changé le caractère initial de l'avarie ; qu'au contraire, la mer continuant à monter, le *Victoria*, grâce à l'évacuation de son water-ballast, commençait à se dégager lui-même ;

Attendu que, dans ces conditions, on ne pouvait classer en avaries communes la dépense d'assistance maritime et que l'arrêt attaqué n'a, par suite, violé aucun des articles susvisés ;

Attendu que la question d'application des Règles d'York et d'Anvers n'ayant point été soumise aux juges d'appel, le moyen, dans cette partie du moins, est nouveau et, à ce titre, irrecevable ;

Par ces motifs,

Rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Douai, du 20 février 1902. »

Du 17 février 1904. — Prés : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me de Valroger, avocat.

Digitized by Google

Observations. I. — La jurisprudence des Cours d'appel et la doctrine exigent l'existence d'un danger pour qu'il y ait avarie commune. On ne discute guère que sur la question de savoir si le danger doit être imminent. Voyez Rouen, 7 février 1899, ce Rec., XV, p. 21 ; Marseille, 12 juin 1901, *ibid.*, XVI, p. 819 et la note ; 18 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 98 ; 6 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 240 et la note ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t, VI, n° 882 ; Lyon-Caen, *Revue critique*, 1902, p. 538.

Cependant un arrêt récent de la Cour de cassation avait fait naître quelques doutes, car il semblait résulter de ses termes que l'intérêt commun du navire et des marchandises suffisait pour faire admettre un sacrifice en avaries communes. Voyez Cassation, 28 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 13 et la note. La décision rapportée fait cesser toute équivoque.

II. — Sur l'irrecevabilité des moyens nouveaux devant la Cour de cassation, voyez Cassation, 3 février 1904, ce Rec., XIX, p. 666 et la note.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

14 mars 1904

Capitaine. Marchandises. Art. 303 C. com. Naufrage. Echouement. Sauvetage. Non contribution. Cargaison. Avaries particulières. — Cassation. Moyen mélangé de fait et de droit. Irrecevabilité.

Navire : « Vercingétorix ».

I. — L'article 303 du Code de commerce n'oblige pas le capitaine à contribuer en ce qui concerne les frais de sauvetage des marchandises sauvées après naufrage ou échouement.

Ces frais sont avaries particulières à la charge de la cargaison.

II. — Les moyens de pourvoi mélangés de fait et de droit sont irrecevables devant la Cour de cassation.

Cat de Lallement et Compagnie c. Caillol et Saint-Pierre.

Digitized by Google

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le premier moyen pris de la violation des articles 302 et 303 C. com. et 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'il est déclaré en fait par l'arrêt attaqué que les marchandises retirées des flancs du *Vercingétorix*, à la suite de son échouement dans la rade de Marseille, le 5 mai 1900, ont été séchées sur la plage, transportées à Marseille et vendues par les soins des assureurs; que l'acheteur n'a eu aucun aléa à courir, qu'il en a donné un prix fixé d'accord à 100 francs la tonne et qu'il y a eu « sauvetage » dans le vrai sens du mot;

Attendu que la prétention du pourvoi de faire décider qu'une partie importante de ces marchandises était dénuée de toute valeur vénale et aurait dû être considérée comme perdue, outre qu'elle est démentie par les constatations ci-dessus et mélangée de fait et de droit, et, à ce titre, irrecevable devant la Cour de cassation;

Sur le deuxième moyen tiré de la violation de l'article 303:

Attendu que, si l'article 303 oblige le capitaine à contribuer au rachat des marchandises pillées par des pirates ou prises par les ennemis, il ne lui impose pas la même obligation en ce qui concerne les frais de sauvetage des marchandises sauvées après naufrage ou échouement ; que cette distinction était déjà faite par l'ordonnance de 1681 ; qu'elle s'explique par cette circonstance que l'indemnité de rachat est classée d'ordinaire en avaries communes, tandis que les frais de sauvetage, qui ne représentent point un sacrifice volontaire fait pour le bien et le salut commun, restent comme avarie particulière à la charge de la cargaison ; qu'en tout cas la loi à cet égard est formelle et qu'on ne saurait y ajouter;

Attendu que l'arrêt attaqué, dûment motivé, n'a, par suite violé aucun des textes sus-visés ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 14 mars 1904. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me Morillot, avocat.

OBSERVATIONS. — I. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix, objet du pourvoi, du 7 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 312; le jugement du Tribunal de commerce de Marseille

Digitized by Google

confirmé par le dit arrêt, du 19 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 204 et la note.

La question est controversée :

La jurisprudence est en général conforme à la décision de la Cour de cassation, et dispense l'armateur de contribuer au sauvetage des marchandises. Voyez Dunkerque, 22 mars 1887, ce Rec., II, p. 671; Havre, 27 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 572 et les notes; Sentence arbitrale italienne, 13 mars 1886, *ibid.*, II, p. 84, et la jurisprudence en note. Elle se base d'une part sur le silence de l'article 303, d'autre part sur le caractère d'avaries particulières qu'elle attribue aux frais de sauvetage.

Quelques auteurs soutiennent au contraire que l'armateur doit contribuer en proportiou du fret de distance. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 772 *bis*, t. VI, n° 1063; De Courcy. *Le fret sauvé d'un naufrage est-il dispensé de contribuer proportionnellement aux allocations ou dépenses du sauvetage?* ce Rec., I, p. 66.

D'après eux le silence de l'article 303 ne prouverait rien, car leur solution découlerait des principes généraux du droit.

II. — Voyez Cassation, 3 février 1904, ce Rec., XIX, p. 661, 666 et les notes ; 17 février 1904, *ibid.*, XIX, p. 823.

COUR D'APPEL DE ROUEN

5 décembre 1903

Gens de mer. Accident. Armateur. Responsabilité. Droit commun. Condition. Faute lourde. Fait intentionnel. Faute lourde du second. Armateur. Responsabilité. — Armateur. Faute lourde. Marin. Faute. Responsabilité. Indemnité. Réduction. — Faute lourde. Sens. Fait intentionnel. Différence. — Armateur. Navire. Palan du cacatois. Poulie. Position verticale. Dispositif. Utilité. Non nécessité. Défaut d'installation. Absence de faute lourde. — Second. Ordre donné. Oubli. Subordonné. Accident. Faute lourde.

Navires : « Quevilly ».

I. — Aux termes de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, les marins victimes d'accidents ont le droit de demander « suivant les principes du droit commun des indemnités

Digitized by Google

aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation » de ces accidents.

Il en résulte que, sous la seule condition de l'existence d'un fait intentionnel ou d'une faute lourde, les principes du droit commun sur la responsabilité s'appliquent sans restriction, aussi bien ceux posés par l'article 1384 du Code civil sur la responsabilité indirecte que ceux posés par l'article 1382 sur la responsabilité personnelle.

L'armateur est donc responsable de l'accident causé à un marin par la faute lourde ou le fait intentionnel du second du navire.

II. — En cas de faute lourde, l'armateur est responsable de l'accident survenu au marin, malgré la faute personnelle de ce dernier.

Il y a seulement lieu à réduction de l'indemnité à allouer.

III. — La faute lourde est, au sens de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, la faute assez grave par sa nature et ses conséquences pour être assimilée au fait intentionnel, sauf la différence résultant de l'absence d'intention criminelle.

IV. — Ne commet pas une faute lourde l'armateur qui n'installe pas sur son navire un dispositif très utile, mais non indispensable et n'existant pas d'ailleurs à bord d'un grand nombre de navires, en l'espèce, un dispositif pour maintenir verticale la poulie du palan du cacatois, alors surtout que ce dispositif a été inventé après la construction du navire.

V. — Commet une faute lourde le second du navire qui, oubliant qu'il vient de donner un ordre, met, par son imprudence ou l'oubli de ses devoirs, son subordonné en péril dans l'exécution même de la mission qu'il vient de lui confier.

SÉNÉCAL c. H. PRENTOUT, LEBLOND ET BONIFACE.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que Sénécal a formé appel d'un jugement du Tribunal de Commerce de Rouen du 6 novembre 1901, qui l'a débouté de la demande en dommages-intérêts par lui formée contre Prentout et joints, armateurs du navire à voiles *Quevilly*, sur lequel il était engagé en qualité de lieutenant ;

Attendu que les faits ne sont pas discutés, tels qu'ils sont

Digitized by Google

rapportés par le jugement attaqué et que la question à résoudre par la Cour est uniquement celle de savoir si Prentout-Leblond et Boniface encourent la responsabilité que l'appelant prétend leur imposer :

Attendu en droit que les accidents survenus aux inscrits maritimes à raison de leur profession sont régis par les dispositions d'une loi spéciale, celle du 21 avril 1898 ; que, pour faire face aux indemnités auxquelles peuvent avoir droit les victimes de ces accidents, la loi a créé une Caisse de Prévoyance dont les fonds sont alimentés par la contribution des marins, des patrons et de l'Etat ;

Attendu toutefois que les victimes ne sont pas dépourvues detout droit de recours contre les auteurs responsables de l'accident ou des risques dont ils ont à faire valoir les conséquences ; que l'article 11 de la loi précitée leur réserve la faculté de demander directement, suivant les principes et règles du droit commun, une indemnité aux personnes responsables des faits intentionnels ou des fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les inscrits ont eu à subir les effets ;

Attendu que Sénécal impute à l'armement une double responsabilité : responsabilité directe pour n'avoir pas muni le navire d'un dispositif qui eût empêché tout accident de se produire, responsabilité indirecte comme tenu des conséquences de la faute du second Ladonne pour n'avoir pas veillé à ce que la poulie du palan de cacatois restât droite et libre, pour avoir trop précipitamment largué les bras de hune qu'il retenait, sans s'être assuré que Sénécal, auquel il avait donné l'ordre de relever la poulie, avait exécuté cet ordre et n'était pas en danger ;

Sur le premier chef :

Attendu qu'on ne peut pas méconnaître que l'emploi d'un dispositif pour maintenir la poulie du palan à l'état vertical ne soit d'une grande utilité ; que ce dispositif, qui ne peut pas être représenté comme un objet de luxe, facilite dans une large mesure le bon fonctionnement et la rapidité des manœuvres et tend surtout à éviter les accidents de la nature de ceux dont Sénécal a eu à souffrir ; mais attendu qu'il est aussi constant que cet appareil n'est pas indispensable ; qu'il paraît avoir été inventé après la construction du *Quevilly* et que, dans le plus grand nombre des navires à voiles, il n'est pas employé ; qu'on lui substitue un fil provisoire de suspension

Digitized by Google

ou des taquets qui ont pour effet de maintenir la poulie dans la position verticale ; que, dans beaucoup de navires, on se borne à relever la poulie quand elle s'incline, opération qui, en soi, ne présente pas de danger tant que les bras des voiles ne sont pas violemment attirés en haut par un brusque changement du phare ;

Attendu que de ces pratiques diverses résulte la preuve évidente que l'usage d'un dispositif n'est pas indispensable et que l'absence de cet appareil ne constitue pas une faute de l'armement ; attendu cependant que les intimés ne dénient pas qu'au jour de l'accident la poulie était probablement dépourvue d'un fil de suspension ou de taquets de soutien ; que Sénécal a cherché à tirer de ce fait en plaidoirie la preuve d'une faute de surveillance de la part du commandement, qui aurait dû veiller à ce que la poulie fût toujours maintenue à l'état vertical ; attendu que les intimés, repoussant à cet égard toute responsabilité, prétendent que, s'il y a faute, elle est imputable à Sénécal dont la mission était précisément de veiller au gréement sur cette partie du navire ; mais attendu que, s'il n'y a pas faute de l'armement, comme ce fait vient d'être démontré, à n'avoir pas pourvu la poulie d'un dispositif ou de tout autre appareil équivalent, il ne peut pas y avoir faute du commandement pour avoir laissé cette poulie s'incliner, quand elle s'incline naturellement, toutes les fois que le filin vient à prendre du mou, qu'il suffit, comme dans l'espèce, de faire le nécessaire pour le relever ; qu'on ne peut pas reprocher à Sénécal de n'avoir pas été vigilant, puisque c'est lui qui a signalé au second Ladonne la chute de la poulie ; que, de part et d'autre, cette première faute n'est donc pas établie ;

Sur le deuxième chef :

Attendu que ce second chef de responsabilité invoqué par Sénécal serait plus probant et plus grave ; que, suivant lui, Ladonne aurait commis la faute lourde, après lui avoir donné l'ordre de relever la poulie, de ne pas s'assurer que l'ordre qu'il venait de donner était exécuté et que son subordonné n'était plus exposé à être blessé, et d'avoir, au contraire, au commandement de « changez derrière », donné par le capitaine, brusquement et sans réflexion, largué les bras de hune qu'il maintenait, déterminant ainsi un changement subit du phare qui a attiré les bras de cacatois et occasionné l'accident ; attendu que le Tribunal estime que la faute de

Digitized by Google

Ladonne serait certaine s'il était démontré que le relèvement de la poulie était une opération périlleuse; mais qu'à son appréciation, Sénécal pouvait, sans danger, remettre les garants en place, en prenant la poulie sur les joues et en opérant une traction sur lui-même sans engager son bras; qu'il estime que Sénécal a été victime de sa propre imprudence ;

Mais attendu que si le relèvement de la poulie n'est pas une opération dangereuse en soi, il devient dangereux quand se produit une manœuvre brusque de changement de phare parce qu'alors le garant, qui avait jusqu'alors du mou sur le pont, se trouvant attiré par la tension du cacatois, file avec une extrême rapidité dans la poulie redressée, entraînant ce qui peut se trouver près de lui pour le presser contre le palan; attendu que c'est précisément ce qui est arrivé; qu'il n'est ni prouvé ni vraisemblable que Sénécal ait imprudemment engagé son bras dans les garants ou qu'il ait enroulé le bras de cacatois autour de son poignet, ce qu'il savait périlleux et inutile; qu'il paraît évident que, pendant que l'appelant exécutait l'ordre donné, le garant, attiré par le changement de phare, filant avec rapidité dans la poulie, a atteint en fouettant l'avant-bras de Sénécal, qui soutenait cet appareil et l'a entraîné violemment contre la poulie où il a été brisé ; que la faute initiale de cet accident revient exclusivement à Ladonne qui, oubliant l'ordre qu'il venait de donner, n'a pas réfléchi en exécutant brusquement le commandement du capitaine de « changez derrière », sans avertir Sénécal de ce qu'il allait faire et sans regarder s'il était paré, qu'il modifiait instantanément la position du phare et mettait Sénécal dans la situation la plus dangereuse ;

Attendu que les intimés soutiennent, il est vrai, que le second n'avait pas à discuter les ordres du capitaine, qu'il ne pouvait que les exécuter ; mais attendu qu'avant de les exécuter Ladonne avait incontestablement un temps de raison suffisant pour avertir Sénécal de se garer ou de se retirer ; que l'exécution du commandement donné par le capitaine était entre les mains de Ladonne, et qu'elle ne devait pas être si instantanée qu'il fallût nécessairement, pour la réaliser, risquer d'occasionner un accident grave ; que le temps était beau, la mer calme, que le navire ne courait aucun péril, qu'il était donc possible à Ladonne de retarder de quelques instants l'exécution de la manœuvre commandée jusqu'à ce qu'il se fût assuré que son subordonné, engagé par ses ordres, n'était

Digitized by Google

plus en danger d'être blessé ; qu'en ne prenant pas ces précautions nécessaires il a assurément commis une faute professionnelle grave qui engage sa responsabilité ;

Attendu cependant que Prentout et joints font observer, non sans raison, que Sénécal a une part de responsabilité pour ne pas s'être retiré immédiatement au commandement du capitaine, et pour n'avoir pas surveillé lui-même ce que Ladonne faisait sur ce commandement ; que, s'il cherchait, en redressant la poulie du palan, à rendre possible, ou au moins plus facile, le changement de phare dans la voile de cacatois, il devait aussi, après avoir entendu l'ordre de « changez derrière », et sachant que Ladonne avait entre les mains les bras de hune qu'il lui avait remis, regarder s'il ne les larguait pas immédiatement après le commandement pour se retirer à temps ; qu'en ne s'assurant pas de ce que faisait le second sur l'ordre donné il a encouru lui-même une part de responsabilité de nature à atténuer dans une certaine mesure, que les experts ont estimé à bon droit à un tiers, la responsabilité de l'accident ;

Attendu que Prentout et joints prétendent bien échapper à l'action de Sénécal en soutenant en droit : 1° que la faute de Ladonne ne serait pas lourde en soi, et qu'en tous cas elle perdrait de sa gravité par le concours de la faute personnelle de l'appelant, et 2° que l'armement n'est responsable que de sa faute propre, et non de celle de ses subordonnés ;

Mais attendu que l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 dispose que « les victimes ont le droit de réclamer directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont les inscrits ont été victimes » ; que de ces termes clairs et précis résulte la preuve évidente que les intéressés peuvent poursuivre, conformément au droit commun, la réparation du dommage qui leur a été causé en établissant, à la charge des personnes qui en sont responsables, une faute lourde ou un fait intentionnel ; que la loi ne vise pas nommément les armateurs, mais toute personne responsable ; qu'elle ne vise pas non plus, comme on le soutient, les personnes directement, c'est-à-dire personnellement responsables de leur fait propre, mais toute personne qui pourra être poursuivie directement suivant les principes et règles du droit commun ; qu'il n'est donc pas vrai de dire que les armateurs ne sont

Digitized by Google

responsables que dans les termes de l'article 1382 du Code civil; que la volonté du législateur de les assujettir à la responsabilité indirecte du fait d'autrui, dans les termes de l'article 1384 du même Code, s'est clairement manifestée par la généralité des dispositions de l'article 11, et par la précaution qu'il a prise d'y viser, sans restriction, les principes du droit commun, à la seule condition que le cité responsable ait commis un fait intentionnel ou une faute lourde d'où soit dérivé l'accident ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de faire état du caractère forfaitaire de la loi du 21 avril 1898 dans cette matière de droit commun, ni de se préoccuper de l'article 20 de la loi du 9 avril de la même année, sans application à l'espèce ; qu'il suffit de rechercher si Prentout et joints ont commis, comme Sénécal le soutient, par le fait de leur préposé dont ils répondent, une faute lourde dans les termes de la loi susvisée du 21 avril 1898 ;

Attendu qu'il faut, en principe, entendre par faute lourde la faute assez grave par sa nature et ses conséquences pour que le législateur ait pu, à part l'intention criminelle, la rapprocher, dans les termes de l'article 11, du fait intentionnel ;

Attendu d'ailleurs que la faute lourde, une fois commise, garde son caractère sans perdre de sa gravité, à raison de la faute partagée de la victime ; que la loi confie seulement aux Tribunaux, chargés de l'appréciation du dommage, le soin de déterminer en chiffres, en tenant compte des circonstances de la cause, le quantum de la réparation à payer à la victime ;

Attendu que, dans l'espèce, la faute du second Ladonne a bien le caractère spécial de la faute lourde, telle que l'entend la loi de 1898 ; qu'il est difficile de comprendre une faute plus grave que celle d'un commandant qui, oubliant qu'il a donné un ordre, met, par son fait imprudent, sa négligence ou l'oubli de ses devoirs, son subordonné en péril dans l'exécution même de la mission qu'il venait de lui confier ; attendu que la faute lourde de Ladonne ne perd pas, comme on vient de le voir, son caractère de gravité par la faute commune de Sénécal ; que cette dernière faute, minime d'ailleurs quand on la compare à celle de Ladonne, servira seulement à atténuer, dans la fixation du chiffre de l'indemnité, la part de responsabilité de ce dernier et par suite celle de ses commettants responsables ; qu'il ne reste donc plus pour la Cour, qu'à évaluer l'indemnité ;

Digitized by Google

Attendu qu'il n'est pas contesté que Sénécal était un officier de mérite ; que détenteur d'un diplôme d'Elève de la Marine marchande, justifiant des connaissances théoriques comprises dans le programme des capitaines de seconde classe, après avoir assidûment servi sur les navires de la Compagnie Transatlantique pendant plusieurs années, il était entré comme troisième lieutenant à la Compagnie des Chargeurs Réunis ; qu'il avait été pris en la même qualité de lieutenant, et à raison des excellentes notes qui l'avaient suivi pendant toute sa carrière, par MM. Prentout-Leblond et Boniface ; qu'il était assuré de parvenir, dans un avenir prochain, au grade de capitaine et de trouver dans ces fonctions, que les intimés même lui avaient fait entrevoir chez eux quand il aurait, au bout d'environ quinze mois, accompli son stage et atteint l'âge réglementaire, un traitement certain et rémunérateur de 7.000 à 8.000 francs par an ; attendu que par le fait de l'accident qui lui est arrivé par la faute des intimés ou de leur subordonné Ladonne, il a été privé de tous ces avantages et qu'il perd le fruit de ses travaux ; que sa carrière maritime se trouve brisée et qu'il est dans l'impossibilité d'exercer à l'avenir un commandement ; qu'il est jeune ; que l'infirmité dont il est atteint au bras droit diminue dans une importante proportion et pour toutes les professions qu'il pourrait exercer, son aptitude au travail ; qu'il a donc droit à une large indemnité ; attendu cependant que celle qu'il réclame est exagérée ; qu'il convient de la réduire dans son chiffre, en tenant compte de plus de l'atténuation qui peut résulter, sur la faute de Ladonne, de celle, plus légère, que Sénécal a commise lui-même ; attendu que la Cour a les éléments nécessaires pour déterminer l'indemnité ; qu'elle fera une équitable appréciation des circonstances de la cause, notamment de la part de responsabilité incombant à Sénécal, et aussi des intérêts des parties, en fixant à 20.000 francs cette indemnité, que les intimés devront payer solidairement, ce qui n'est pas contesté en principe, avec les intérêts de droit ; et attendu que Prentout et joints qui succombent doivent supporter l'intégralité des dépens sous la même solidarité ;

Par ces motifs,

Dit que Prentout et joints ne sont pas responsables strictement comme armateurs d'une faute lourde résultant de la non-installation. sur le *Quevilly*, d'un dispositif destiné à maintenir normalement la poulie du cacatois, d'une défectuosité du

Digitized by Google

matériel, ni indirectement d'une faute lourde du commandement du second Ladonne, résultant de ce qu'il n'aurait pas remédié à cette insuffisance du gréement ; confirme, en conséquence, et sur ces deux chefs, le jugement dont est appel ; le réformant pour le surplus : dit qu'après avoir donné, avant le commandement « changez derrière » du capitaine Loisel à Sénécal l'ordre de relever la poulie du palan du cacatois, Ladonne, en larguant en bande, sans obligation ni nécessité immédiates, les bras de hune qu'il retenait, du navire *Quevilly* dont il était commandant en second, a commis une faute lourde qui a été la cause initiale et directe de l'accident survenu à l'appelant ; dit toutefois que la faute lourde de Ladonne se trouve atténuée, dans la quotité de l'indemnité de réparation à accorder à Sénécal, par suite de la faute plus légère que celui-ci a personnellement commise en ne surveillant pas, après le commandement « changez derrière « du capitaine Loisel, les mouvements du second Ladonne qui, maintenant les bras de hune, était chargé de les larguer ; dit qu'il n'y a lieu de s'arrêter à la double prétention subsidiaire des armateurs que la faute lourde de Ladonne perdrait son caractère de faute lourde à raison de la faute personnelle de l'appelant et qu'ils ne seraient responsables, aux termes de la loi du 21 avril 1898, que de leurs fautes propres ; déclare, en conséquence, Prentout-Leblond et Boniface responsables des blessures reçues par Sénécal en service commandé, et par la faute de Ladonne, leur subordonné ; les condamne, par suite, conjointement et solidairement, à payer à Sénécal, avec les intérêts de droit, une somme de 20.000 francs à titre de dommages-intérêts ; les condamne, sous la même solidarité, à tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 5 décembre 1903. — 2e ch. ; prés. : M. Girard ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes Beaudoin et O. Marais, avocats (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Rouen, infirmé par le présent arrêt, du 6 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 439.

I. — La doctrine et la jurisprudence sont aujourd'hui d'accord pour admettre que l'armateur n'est responsable des accidents survenus aux inscrits maritimes que dans le cas de faute

(1) Communication de Me Marcadé, avocat-agréé à Rouen.

Digitized by Google

lourde ou de fait intentionnel. Voyez Cassation, 15 juin 1903 ce Rec., XIX, p. 348 et les références citées en note. Sur ce point l'arrêt rapporté ne fait qu'appliquer la jurisprudence.

Mais il se prononce en outre sur deux questions de droit intéressantes sur lesquelles la jurisprudence était à peu près muette, et d'autre part c'est un des premiers arrêts qui, en fait, reconnaissent l'existence d'une faute lourde.

En droit on pouvait se demander si la faute lourde ou le fait intentionnel nécessaire pour engager la responsabilité de l'armateur, devait lui être personnel ou pouvait avoir été commis par ses subordonnés. C'est à cette dernière solution que s'arrête la Cour de Rouen, et elle se base sur le texte de l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, ainsi conçu : « Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle à ce que l'inscrit, ses ayants cause ou la Caisse nationale de prévoyance subrogée à leurs droits, demande directement, suivant les principes et règles du droit commun, des indemnités aux personnes responsables des faits intentionnels ou fautes lourdes ayant déterminé la réalisation des accidents ou risques dont lesdits inscrits auront été victimes ». M. P. de Valroger paraît admettre cette solution. Voyez son étude sur *la loi du 21 avril 1898, etc.*, ce Rec., XVIII, p. 423.

II. — Comparez sur le cas où la victime de l'accident a commis une faute, Marseille. 13 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 90.

III.— Le Tribunal de commerce de Marseille a jugé que la faute lourde, au sens de la loi du 31 avril 1898, devait être assimilée à la faute inexcusable. Marseille, 6 novembre 1903 (affaire Boulanger contre Cyprien Fabre, navire : *Roma*), inédit. Comp. Aix, 13 juin 1901, ce Rec., XVIII, p. 308 et la note.

IV. — Comp. diverses décisions qui ont refusé de voir une faute lourde à l'occasion de certains vices du navire. Marseille, 4 décembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 85 ; 13 mars 1903, *ibid.*, XIX, p. 90 ; Rouen, 18 mai 1901, *H.*, 1901, 2, 117.

V. — Comparez Rouen, 18 mai 1901, précité.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE RENNES

4 juin 1903

Courtier maritime. Connaissement. Rédaction incombant au chargeur. Courtier maritime. Rédaction. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention. Omission. Irresponsabilité. — Commissionnaire. Affrètement. Responsabilité. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention omise. Débarquement. Paiement du fret au capitaine. Commissionnaire. Remboursement. Obligation.

Navire : « Berthe ».

I. — C'est le chargeur et non le courtier maritime qui doit rédiger les connaissements.

Si, par complaisance, le courtier maritime les a rédigés, il appartient au chargeur de les examiner avant de les signer et de les refuser ou de les faire rectifier dans le cas où ils contiennent des erreurs.

Le chargeur ne peut donc rendre le courtier maritime responsable de l'omission sur le connaissement chef de la mention « fret réglé d'avance » figurant sur les autres exemplaires.

II. — Celui qui traite d'un affrètement, non comme simple courtier, mais en qualité soit de commissionnaire, soit d'armateur du navire, est responsable envers les chargeurs de l'exécution du contrat.

Ainsi il est tenu de leur rembourser le fret qui lui a été réglé d'avance et qu'ils ont été obligés de payer une deuxième fois au capitaine lors du débarquement par suite de l'omission commise dans le connaissement chef de la mention « fret réglé d'avance ».

Bosselut et Cie c. Simon et Marcerou et Schreter.

Le Tribunal de commerce de Nantes avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu qu'en août 1901, Bosselut et Cie, raffineurs à Nantes, ont, par le ministère du sieur Simon, courtier maritime, fait une convention verbale d'affrètement avec Marce-

Digitized by Google

rou et Schréter, agents d'armement à Paris, pour le transport sur Oran, Alger, Philippeville et Tunis, par le vapeur *Berthe*, de marchandises (sucres) de leur fabrication ;

Attendu que, conformément aux conventions verbales d'entre parties le fret fut payé par Bosselut et Cie, au départ du navire ; que néanmoins, lors de l'arrivée du steamer *Berthe* dans les différents ports où les marchandises devaient être conduites, des difficultés se sont élevées quant à leur livraison ; qu'à Alger, Philippeville et Tunis, le capitaine refusa de délivrer la marchandise avant que les destinaires n'eussent à nouveau payé le fret réglé cependant déjà lors de l'embarquement ;

Attendu que Bosselut et Cie, ayant en vain réclamé le remboursement de ces nouveaux débours, assignèrent, par leurs exploits des 2 et 4 janvier dernier, le sieur Simon, ainsi que les sieurs Marcerou et Schréter pour s'entendre condamner, soit conjointement et solidairement, soit à défaut l'un de l'autre, à réparer le préjudice ainsi causé à eux Bosselut et Cie, et, pour ce faire, s'entendre condamner à leur restituer les sommes indûment payées et s'entendre, en outre, condamner à payer des dommages-intérêts suivant état à fournir ; et en outre, pour réparation du tort moral causé, à payer une somme de 2.000 fr. de dommages-intérêts ; entendre dire et juger que le jugement à intervenir sera exécutoire nonobstant opposition ou appel et sans caution ;

Attendu qu'à l'appui de leur demande, les sieurs Bosselut et Cie soutiennent qu'en ce qui concerne Simon, l'obligation dans laquelle ils se sont trouvés de payer à nouveau à chaque port de destination le fret déjà payé au départ, provient de ce que, bien que leurs connaissements respectifs aient indiqué le fret payé d'avance, les connaissements chefs ne portaient pas cette mention ; que, selon eux, il y a donc eu, de la part de ce courtier chargé de la rédaction des connaissements, une faute dont il doit supporter les conséquences ;

Attendu que Simon oppose ne pas s'être départi de sa position d'officier ministériel et s'être borné à accomplir son rôle unique d'intermédiaire entre les parties, ne pouvant ainsi encourir aucune responsabilité ; qu'il conclut, en conséquence, à sa mise hors de cause sans dépens ;

Attendu, en ce qui concerne Marcerou et Schréter, que ceux-ci prétendent ne devoir être maintenus en la cause,

Digitized by Google

soutenant n'avoir agi que comme simples agents maritimes, et que, si le capitaine du vapeur *Berthe* a cru devoir à tort exiger paiement du fret aux diverses destinations, Tandonnet et Cie, armateurs ou détenteurs du dit navire, peuvent seuls être responsables des fautes de leur capitaine ;

Attendu que, répondant à cette prétention, les sieurs Bosselut et Cie soutiennent avoir traité avec Marcerou et Schréter seuls, n'avoir pas connu Tandonnet lors de l'affrètement et par suite n'avoir pas à s'adresser à lui, mais bien à Marcerou et Schréter;

Attendu qu'il convient d'examiner successivement le cas de Simon, courtier, et celui de Marcerou et Schréter ;

En ce qui concerne Simon :

Attendu que le grief invoqué par Bosselut et Cie à son égard consiste dans la rédaction des connaissements, dont les uns à eux remis stipulaient bien le fret réglé d'avance, alors que les connaissements chefs, aux mains du capitaine, n'indiquaient pas cette mention;

Attendu que les courtiers maritimes n'ont nullement à formuler les connaissements qui doivent être créés par les chargeurs ; que si, dans l'espèce, les connaissements ont été rédigés par pure complaisance par Simon, il appartenait à Bosselut et Cie lorsqu'ils leur ont été soumis à la signature, de les examiner et de les refuser s'ils n'étaient pas conformes, en tous cas de les faire modifier avant d'y apposer leur signature; qu'ils ne peuvent donc s'en prendre qu'à eux-mêmes d'une omission sur les documents qui, en principe, auraient dû même être faits par eux; attendu que c'est donc à tort qu'ils ont cru devoir mettre Simon en cause ;

En ce qui concerne Marcerou et Schréter :

Attendu que, s'il est vrai que l'affrètement a été conclu directement avec ceux-ci par Bosselut et Cie, il résulte clairement des faits de la cause que ces derniers ont eu connaissance, avant même l'embarquement des sucres sur le vapeur *Berthe* que Tandonnet était l'armateur ou tout au moins le détenteur de ce navire ; que Bosselut et Cie ont même, dès cette époque, reçu la visite de Tandonnet ; que c'est donc à lui, comme responsable des agissements du capitaine, qu'ils devaient adresser leurs réclamations ; que c'est donc à tort qu'ils ont assigné Marcerou et Schréter ; que leur demande est irrecevable à l'égard de ceux-ci ;

Attendu, d'autre part, que Bosselut et Cie, qui, par l'exi-

Digitized by Google

gence du capitaine dont le connaissement chef n'indiquait pas le fret comme réglé d'avance, se sont mis dans l'obligation de le payer une deuxième fois dans les différents ports de destination pour obtenir leurs marchandises, pouvaient éviter la situation dans laquelle ils se sont ainsi mis, en déposant le montant de ces frets aux mains d'un séquestre, jusqu'à justification de leur premier payement au départ; qu'ils étaient en droit et qu'il était de leur devoir d'agir ainsi, pour ne pas courir des risques dont ils supportent aujourd'hui les conséquences;

Par ces motifs,

Met Charles Simon, courtier, hors de cause, sans dépens; dit et juge les demandes de Bosselut et Cie irrecevables vis-à-vis de Marcerou et Schréter; déboute en conséquence Bosselut et Cie de leurs demandes, fins et conclusions et les condamne aux dépens. »

Du 9 août 1902. — Prés. : M. Lefièvre; plaid. : Mes Gautté, avocat, et Paldaveau, avoué.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que Bosselut et Cie déclarent se désister de leur appel contre le jugement du 9 août 1902, qui avait d'ailleurs, à bon droit, mis Simon hors de cause;

En ce qui concerne Marcerou et Schréter :

Considérant que, de la correspondance échangée entre parties, soit avant, soit depuis la conclusion du traité d'affrètement dont s'agit, il résulte que Bossellut et Cie ont dû considérer Marcerou et Schréter comme étant, sinon les seuls armateurs de la *Berthe*, du moins intéressés dans la propriété de ce navire; que l'attitude de Marcerou et Schréter n'a point été celle des simples courtiers, qu'ils n'ont jamais fait connaître à Bosselut le nom de leur armateur; que le 16 octobre 1901, ils lui ont seulement annoncé que l'un d'eux devait se rendre quelques jours après à Nantes, afin d'étudier la question de l'emplacement à choisir pour le chargement du steamer; que c'est alors que Bosselut et Cie reçurent dans cette ville la visite de Tandonnet, que les termes de la lettre du 16 octobre l'autorisaient à prendre pour l'un des associés de Marcerou et Schréter;

Considérant qu'il paraît inconstestable, il est vrai, qu'au

Digitized by Google

cours de cette entrevue, Tandonnet se révéla à Bosselut comme étant l'armateur ou l'un des armateurs de la *Berthe*; qu'en effet, dans une lettre du 23 octobre adressée à Tandonnet frères, armateurs à Bordeaux, Bosselut s'exprimait ainsi : « Au cours de la visite que nous vous avons faite, nous vous avons demandé dans quelles conditions vous pourriez vous charger de l'assurance des sucres que nous allions charger sur votre steamer *Berthe* » ;

Mais considérant que cette révélation ne pouvait rien changer aux conditions dans lesquelles le traité d'affrètement était intervenu dès le mois de juillet précédent avec Marcerou et Schréter, envisagés soit comme armateurs ou co-intéressés dans l'armement, soit tout au moins en qualité de commissionnaires ayant agi en leur propre nom et personnellement responsables (art. 94 du Code de commerce) ;

Considérant que Bosselut était d'autant mieux autorisé à les croire personnellement responsables envers lui des difficultés survenues à l'occasion du payement du fret réclamé à tort par le capitaine aux divers destinataires de la marchandise, qu'ils ne répondirent à ses nombreuses et pressantes réclamations que pour le prier de leur envoyer, par duplicata, le détail des frais relatifs à ces indents, qui leur avait été précédemment adressé et qu'ils prétendaient avoir égaré ;

Considérant que, s'ils n'avaient agi que comme simples courtiers, ils n'eussent pas manqué alors de le faire observer à Bosselut en l'invitant à s'adresser à Tandonnet, dont ils n'ont même pas prononcé le nom ;

Considérant enfin que, des difficultés de même nature ayant surgi au cours du même voyage dans leurs rapports avec la raffinerie de Chantenay pour un chargement de sucre sur la *Berthe*, les intimés, après de longs pourparlers ont fini par transiger avec le directeur de cette société, reconnaissant ainsi implicitement avoir agi en leur nom et sous leur propre responsabilité; qu'ils doivent donc, au même titre, être déclarés responsables envers Bosselut et Cie ;

Considérant que, bien que le fret ait été payé au départ du navire, le capitaine refusa, dans les divers ports, de décharger à Alger, à Philippeville, à Tunis, la marchandise, si les destinataires ne le lui payaient à nouveau, et qu'alors Bosselut et Cie, pour éviter de plus grandes difficultés, durent se résigner à le payer une deuxième fois;

Considérant que Marcerou et Schréter doivent donc rem-

Digitized by Google

bourser à ceux-ci les sommes qu'ils en ont indûment reçues ;

Considérant qu'il n'est justifié d'aucune cause sérieuse de préjudice, et que si les appelants ont pu éprouver quelques dommages, ils en seront suffisamment indemnisés par l'allocation des dépens ;

Par ces motifs,

Décerne acte à Bosselut et Cie de ce qu'ils se sont désisté de leur appel en ce qui concerne Simon ;

Infirme le jugement attaqué en ce qui touche Marcerou et Schréter et condamne ceux-ci à rembourser aux appelants les sommes qu'ils ont indûment touchées pour fret du steamer *Berthe.* »

Du 4 juin 1903. — 2e ch. — Prés. : M. Guillaumin ; M. Lacouture, av. gén. ; plaid. : Mes Maulion et Ogée, avocats ;

Observations. — I. — Comp. Marseille, 18 janvier 1895, ce Rec., X, p. 617; Nantes, 28 août 1885, *ibid.*, II, p. 172; 6 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 114; Copenhague, 13 septembre 1894, *ibid.*, XII, p. 217 et les notes sous ces décisions.

II. — Sur la responsabilité du commissionnaire, voyez Rouen, 2 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 607 et la jurisprudence en note.

Sur le remboursement du fret réglé d'avance et exigé une deuxième fois au débarquement par le capitaine, comp. Anvers, 27 septembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 544.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

22 juin 1903

Fret. Prescription. Suspension. Art. 433 C. com. Impossibilité. Point de départ. Possibilité d'agir. Abandon du navire. Créancier. Contestation. Instance en validité. Abandon validé. Action en paiement du fret. Possibilité d'agir pendant l'instance. Prescription. — Prescription. Art. 2247 C. civ. Citation. Demande rejetée. Interruption non avenue.

Navire : « Petrolea ».

I. — La prescription d'un an édictée par l'article 433 du Code de commerce pour l'action en paiement du fret, n'est pas susceptible de suspension, au sens juridique du mot.

Digitized by Google

Mais elle ne commence à courir qu'à partir du moment où ceux auxquels on peut l'opposer ont pu agir en justice.

Le créancier auquel l'armateur fait abandon du navire et du fret n'est pas dans l'impossibilité d'agir contre les débiteurs du fret, pendant l'instance en validité de l'abandon.

La prescription court donc contre lui, alors surtout que l'instance en validité se termine par un jugement décidant que c'est à tort qu'il a contesté l'abandon.

II. — Aux termes de l'article 2247 du Code civil, l'interruption de la prescription résultant de la citation en justice doit être regardée comme non avenue, si la demande est rejetée.

SOCIÉTÉ D'AFFRÈTEMENTS ET DE COMMISSIONS C. DESMARAIS FRÈRES.

Le Tribunal de commerce de Blaye avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la Société commerciale d'affrètements et de commissions a assigné, le 30 novembre 1901, Desmarais frères en paiement de 35.000 francs, avec intérêts de droit, représentant le fret dû par les défendeurs à Stuart, armateur du *Petrolea*, aux droits duquel ladite Société est subrogée ;

Attendu que Desmarais frères résistent à cette demande en soutenant que l'action en paiement du fret relatif au navire *Pelrolea* est prescrite aux termes de l'article 433 du Code de commerce ;

Attendu qu'aux termes de cet article, l'action en paiement du fret se prescrit par un an après le voyage fini ;

Attendu en fait, que le *Petrolea* est arrivé dans le port de Blaye, son lieu de destination, le 11 juin 1892 et qu'il y périt par suite d'une explosion survenue le 14 du même mois au cours de son déchargement ;

Attendu que le 5 novembre 1892, et par exploit de Pascault, huissier à Bordeaux, la Société The Petroleum Shipping Company limited, armateur du steamer *Petrolea*, fit signifier à Desmarais frères un acte dans lequel elle déclarait conformément à l'article 216 du Code de commerce faire abandon du *Petrolea* et du fret tant à l'égard de Desmarais frères, qu'à

Digitized by Google

l'égard de toute personne qui se croirait en droit de poursuivre en responsabilité les propriétaires du navire ;

Attendu que cet abandon, après avoir été contesté par la Société d'affrétements, a été, à la suite de nombreuses décisions judiciaires, validé définitivement par un arrêt de la Cour de Poitiers qui porte la date du 28 février 1900 (1) ;

Attendu qu'il suffit de rapprocher la date de la fin du voyage du *Petrolea*, 11 juin 1892, de celle de la demande en paiement du fret, 30 novembre 1901, pour constater que plus d'un an s'étant écoulé entre la fin du voyage et la demande en justice, la prescription invoquée par Desmarais frères doit être admise ;

Attendu, à la vérité, que la Société d'affrètements soutient que cette prescription a été suspendue jusqu'au 11 février 1901, et qu'en outre elle ne pourrait dans tous les cas être invoquée par Désmarais frères à raison de la reconnaissance par eux faite du droit de leur adversaire ;

Attendu, sur le premier point, qu'il est de doctrine et de jurisprudence constantes que la prescription édictée par l'article 433 du Code de commerce n'est pas susceptible de suspension, au sens juridique du mot, lorsqu'elle a commencé à courir, mais qu'elle ne commence à courir qu'à partir du moment où ceux auxquels on peut l'opposer ont pu agir en justice pour faire valoir leurs droits ;

Attendu que c'est ainsi qu'il a été jugé que la prescription dont s'agit ne court pas, tant que ceux qu'elle peut atteindre sont dans l'impossibilité matérielle d'agir ;

Attendu qu'il s'agit de savoir au procès uniquement quand la prescription a commencé à courir ;

Attendu que la Société d'affrétements soutient qu'elle s'est trouvée dans l'impossibilité d'agir dans l'année par suite des contestations survenues au sujet de la validité de l'abandon du *Petrolea* et du fret fait par les armateurs, validité qui n'a été définitivement proclamée que par l'arrêt de la Cour de Poitiers du 28 février 1900 ;

Attendu que, même en se plaçant dans cette hypothèse, la prescription serait acquise ;

Attendu, en effet, que dans ce cas elle aurait commencé à courir le 28 février 1900, et aurait par suite été acquise le 30 novembre 1901, date de la demande actuelle ;

(1) Ce Rec., XVI, p. 23.

Digitized by Google

Attendu, à la vérité, que la prescription aurait été interrompue du 12 septembre 1900, date de la première assignation en paiement signifiée à Desmarais frères par la Société d'affrétements devant le Tribunal civil de Poitiers, au 21 février 1901 (1), date du jugement par lequel ce Tribunal s'est déclaré incompétent (Code civil art. 2246), soit pendaut six mois, mais que cette suspension laisse subsister une durée de plus d'un an entre le point de départ de la prescription et sa nouvelle interruption ;

Attendu, au surplus, que si du 11 juin 1892 au 28 février 1900, la Société d'affrétements a été dans l'impossibilité matérielle d'agir, c'est qu'elle l'a bien voulu ;

Attendu, en effet, que la Société a cru devoir contester l'abandon du 5 novembre 1892, mais qu'elle l'a fait sans y être contrainte, de son plein gré, et à ses risques et périls ; que c'est donc elle-même qui s'est mise dans la situation dont elle ne voudrait pas subir aujourd'hui les conséquences ;

Attendu qu'elle n'ignorait pas et ne pouvait pas ignorer les dangers que lui faisait courir l'attitude qu'elle prenait au sujet de l'abandon ; qu'en résumé, il résulte de l'arrêt du 28 février 1900, que la Société d'affrétements a eu tort de contester l'abandon ; qu'elle doit supporter les suites de sa faute ;

Attendu, au surplus, qu'il ne s'agirait pas, dans l'espèce, de l'impossibilité matérielle tirée par la jurisprudence, pour ajourner le point de départ de la prescription ;

Attendu, eu effet, que la Société d'affrétements pouvait sauvegarder ses intérêts en prenant vis-à-vis de Desmarais des mesures ininterruptives de la prescription ;

Attendu que, si ces mesures avaient été prises, elles seraient aujourd'hui absolument efficaces, parce que les droits de la Société au fret ne sont pas nés le 28 février 1900, date de l'arrêt validant l'abandon comme elle paraît le soutenir, mais bien le 5 novembre 1892, jour de cet abandon ;

Attendu, par suite, que la Société d'affrétements a été subrogée aux droits des armateurs dès le jour de l'abandon ; que si elle n'a pas usé de cette subrogation en temps utile, parce qu'il lui a plu de soulever des difficultés dans lesquelles elle a succombé, elle ne peut s'en prendre qu'à elle-même ;

Attendu que, vainement, elle soutient qu'elle n'avait, à l'ori-

(1) Ce Rec., XVII, p. 586.

Digitized by Google

gine, aucun titre contre Desmarais frères ; qu'il lui suffisait. pour agir régulièrement contre eux, d'avoir à son service l'action en paiement du fret ; que l'abandon lui conférait cette action ; qu'il lui fallait donc la mettre en mouvement dans le délai utile, sauf à la justifier ultérieurement ; que l'argumentation de la Société sur ce point consiste à confondre l'action elle-même avec ses moyens de justification ;

Attendu que, vainement aussi, la Société soutient qu'elle n'a pu agir contre Desmarais frères qu'à partir du moment où ceux-ci se sont décidés à reconnaître qu'ils n'avaient point soldé le montant du fret ; que ce système amènerait à faire décider qu'un créancier ne pourrait pas agir contre son débiteur avant que celui-ci ait bien voulu spontanément reconnaître la dette, ce qui pourrait, il faut le dire, enrayer bien des poursuites ;

Attendu que c'est donc à tort que la Société prétend que la prescription a été suspendue jusqu'au 11 février 1901.....

Par ces motifs :

Déclare prescrite, aux termes de l'article 433 du Code de commerce, l'action en paiement du fret du *Petrolea* introduite par la Société d'affrétements contre Desmarais frères ;

Déclare, par suite, la dite Société non recevable et mal fondée dans ses demandes, fins et conclusions, l'en déboute et la condamne aux dépens. »

Du 15 juillet 1902.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé la décision frappée d'appel et qui ne sont pas contraires à ceux ci-après ;

Attendu, en outre, qu'il n'existait pour la Société appelante aucune impossibilité matérielle d'agir plus tôt au paiement du fret qu'elle réclame aujourd'hui ; qu'il lui appartenait de se renseigner sur le véritable débiteur de ce fret et qu'il lui eût été facile de savoir ;

Attendu, d'autre part, qu'en admettant que la prescription eût tardivement commencé à courir par suite de difficultés que la Société aurait rencontrées dans la recherche du véritable débiteur du fret, il faudrait encore reconnaître que, du 28 février 1900, point de départ de la prescription, jusqu'au 30 novembre 1901, elle se fût largement accomplie ; que les

Digitized by Google

premiers juges ont fait, en effet, reste de droit à l'appelante en admettant que la prescription a été interrompue du 12 septembre 1900 au 21 février 1901, pendant l'instance engagée à Poitiers contre Desmarais frères et Cie;

Attendu que cette instance s'est terminée par un jugement qui a débouté la Société d'affrétements de toutes ses demandes, et qu'aux termes de l'article 2247 du Code civil, en pareil cas, l'interruption doit être regardée comme non avenue ;

Par ces motifs,

Confirme. »

Du 22 juin 1903. — 1re Ch. — Prés. : M. Birot-Breuilh, 1er prés. ; plaid. : Mes Habasque et Lecouturier (ce dernier du barreau de Paris), avocats (1).

Observations. — Voyez les nombreuses décisions rendues dans cette affaire : Bordeaux, 24 juin 1896, ce Rec., XII, p. 434 ; Cassation, 31 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 298; Poitiers, 28 février 1900, *ibid.*, XVI, p. 23 ; Poitiers, 21 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 586 et les notes sous ces décisions; *adde* Lyon-Caen, *Rev. crit.*, 1902, p. 531.

I. — Sur la prescription en matière de fret, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 820 et suiv. Comp. Cassation, 10 novembre 1880, *H.*, 81. 2. 120 ; Gênes, 16 juin 1896, ce Rec., XII, p. 227 ; Cassation de Turin, 12 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 834.

Sur la nature du droit du créancier auquel le fret a été abandonné, voy. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, nos 239 et suiv.

II. — Principe posé par l'article 2247. Il est intéressant de remarquer que l'instance introduite par la citation interruptive de prescription, s'était terminée, en l'espèce, par un jugement rejetant les conclusions du demandeur « en déclaration de jugement commun, et en ce qui concerne toutes autres demandes » se déclarant incompétent. Voyez Poitiers, 21 février 1901, ce Rec,, XVII, p. 586.

Considérant ce jugement comme une décision d'incompétence, le tribunal de commerce de Bordeaux en avait tiré à tort, semble-t-il, cette conséquence que la prescription avait été seulement suspendue pendant l'instance; n'était-il pas plus exact d'en conclure que la prescription avait été inter-

(1) Communication de Me Lecouturier, avocat à Paris.

Digitized by Google

rompue et qu'un nouveau délai d'un an avait commencé à courir à dater du jugement d'incompétence, conformément aux principes généraux consacrés par la Cour de cassation ? Voyez sur ce point Cassation, 26 février 1900, ce Rec. XV, p. 595 ; Paris, 11 janvier 1899. *ibid.* XIV, p. 605 et la note ; Cassation, 21 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 350.

Au contraire, la Cour de Bordeaux a considéré le jugement du 21 février 1901 comme une décision de déboutement et en conséquence a déclaré non avenue l'interruption résultant de la citation en justice, conformément à l'article 2247 du Code civil.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

22 décembre 1903

Charte-partie. Lieu de débarquement indiqué par les réceptionnaires. Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire.

La clause de la charte-partie qui oblige le capitaine à transporter le chargement aux endroits désignés par les réceptionnaires ou « aussi près qu'il pourra s'en approcher toujours à flot » ne saurait avoir la portée restreinte de permettre seulement au capitaine, si des frais d'allèges sont rendus nécessaires près du port par l'impossibilité de décharger à quai ou à l'endroit spécialement désigné, de mettre ces frais à la charge de la marchandise.

Cette clause est générale et absolue; elle met à la charge du destinataire le déchargement sur allèges et les surestaries encourues pendant cette opération, toutes les fois que le navire est empêché de s'approcher davantage du lieu désigné par des cas de force majeure, notamment par l'impossibilité de remonter un fleuve par suite de la baisse des eaux.

MULLER et Cie c. ANDRÉ et Cie et CAP. BURZHUE.

Digitized by Google

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'appel de Muller et Cie est limité par leurs conclusions à trois chefs ;

Sur le premier chef relatif aux 2000 francs de surestaries :

Attendu que la clause de la charte-partie qui oblige le capitaine à transporter le chargement aux endroits désignés par les réceptionnaires ou *aussi près qu'il pourra s'en approcher toujours à flot*, n'a pas la portée restreinte que lui attribuent les appelants ;

Qu'ils prétendent vainement qu'elle n'a pas d'autre sens que de permettre au capitaine, si des frais d'allège sont rendus nécessaires près du port par l'impossibilité de décharger à quai ou à l'endroit spécialement désigné, de mettre ces frais à la charge de la marchandise ;

Mais attendu que la clause dont s'agit est générale et absolue ; qu'elle doit s'entendre de toutes les impossibilités nées de la force majeure qui peuvent se présenter et spécialement de l'impossibilité de remonter un fleuve par suite de la baisse des eaux, comme dans l'espèce ; qu'on ne comprendrait pas qu'il en fût autrement et que les parties aient songé à prévoir uniquement des difficultés de déchargement à l'arrivée au port désigné alors que l'accès de ce port est impraticable dans la saison où l'on se trouve ;

Attendu d'ailleurs qu'il n'est pas contesté que le capitaine ait fait tout ce qui dépendait de lui pour exécuter la charte-partie ; que les énonciations de son livre de bord sont également acceptées comme étant l'expression de la vérité ;

Qu'il est bien allégué que la rivière *Casamance* est praticable pour des navires ayant un fort tirant d'eau et que plusieurs services réguliers de steamers vont jusqu'à Zeghinchor chaque mois ; qu'on s'en tient à cet égard à des allégations, alors que les attestations du service des douanes produites par Muller et Cie eux-mêmes, établissent que le pilote a bien fait de refuser la conduite d'un navire ayant un tirant d'eau de seize pieds dans des profondeurs qui ne dépassaient pas treize pieds ;

. . . . . .

Par ces motifs,

Déclare mal fondés les deux appels interjetés du jugement du tribunal de commerce de Bordeaux du 8 décembre 1902 ;

Digitized by Google

confirme pour sortir son plein et entier effet le dit jugement. »

Du 22 décembre 1903. — 1re Ch. — Prés. : M. Birot-Breuilh, 1er prés. ; M. Ribet, av. gén. ; plaid. : Mes de Roquette, Buisson, Brazier et de Bernardy de Sigoyer, avocats (1).

Observation. — Voyez Rennes, 20 février 1888, ce Rec., IV, p. 531 ; 7 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 36 ; Aix, 1er mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 719 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL D'AIX

26 juin 1902

Navire. Médecin. Débarquement. Défaut de protestation. Congé indû. Indemnité. Demande irrecevable.

Navire : « Thibet »

Le médecin à bord d'un navire de commerce, débarqué conformément aux lois sur la navigation et qui ne formule ni protestation ni réserve, est irrecevable à demander ensuite une indemnité pour indû congé..

Rossi c. Fraissinet et Cie.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Rossi était embarqué en qualité de médecin à bord du *Thibet* de la Compagnie défenderesse ; que le 14 mars dernier, dans le port de Marseille, il a été débarqué et congédié par les armateurs ; qu'il réclame à ces derniers une indemnité pour brusque et indû congé ;

Attendu que le médecin à bord d'un navire inscrit sur le rôle d'équipage, fait partie intégrante de l'état-major du bord et, par suite, de l'équipage du navire ; qu'il est admis, en jurisprudence, qu'après et entre chaque voyage, les armateurs conservent le droit plein et entier de modifier à leur conve-

(1) Communication de Me de Sigoyer, avocat à Bordeaux.

Digitized by Google

nance et dans le port d'attache, la composition de l'équipage sans devoir aucune indemnité de congédiement; que l'engagement de Rossi ayant été fait sans durée déterminée, c'est-à-dire au voyage, il serait sans intérêt de rechercher si même un accord formel des parties pourrait déroger à la règle ci-dessus qui, en ce qui touche le capitaine et les matelots, est considérée comme étant d'ordre public ;

Par ces motifs,

Déboute Rossi de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 12 août 1901. — Prés. : M. Magnan, prés. ; plaid. : Mes Corticchiato et Couve, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour.

Attendu qu'il résulte du certificat délivré par le commissaire de l'inscription maritime à Marseille, que Rossi, médecin sanitaire à bord du *Thibet*, a été débarqué de ce bateau, le 30 mars 1901, en conformité des lois sur la navigation ;

Qu'il ressort de la correspondance échangée entre les parties que ce débarquement a été expressément accepté par l'appelant, qui n'a formulé ni protestation, ni réserve au sujet du congé qu'il recevait et qu il prétend aujourd'hui lui avoir été indûment donné ;

Attendu que, dans ces conditions, il devient superflu de rechercher si, par cela seul qu'il n'est pas inscrit maritime, le médecin d'un navire, bien que porté sur le rôle d'équipage, doit ou ne doit pas être compris au nombre des gens de mer ;

Par ces motifs et les motifs non contraires des premiers juges,

Confirme le jugement entrepris qui sortira son plein et entier effet; condamne l'appelant à l'amende et aux dépens. »

Du 26 juin 1902. — 1re ch.— Prés. : M. Montanari-Revest, prés. ; M. Lafon du Cluzeau, av. gén.; plaid. : MMes Cabassol et Abram, avocats.

Observation. — La Cour n'a pas examiné la question de savoir si le médecin du bord fait partie de l'équipage et peut par conséquent invoquer l'article 272 du Code de commerce, qui étend à tous les « gens de l'équipage » les dispositions concernant les « loyers, pansement et rachat des matelots » ;

Digitized by Google

le Tribunal s'était prononcé pour l'affirmative. Comp. sur ce point Marseille, 10 décembre 1887, ce Rec., III, p. 587 et la note ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 318.

La question s'est posée pour les commissaires à bord des navires de commerce et la jurisprudence a décidé tantôt qu'ils faisaient partie de l'équipage, tantôt qu'ils n'en faisaient pas partie et bénéficiaient en cas de brusque et indû congé des mêmes indemnités que les employés de commerce. Voyez Marseille, 17 février 1886, ce Rec., I, p. 629 ; Aix, 17 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 817 et les notes. Comp. Rouen, 28 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 861. Sur la déchéance encourue par le matelot congédié qui ne proteste pas au moment du débarquement, et accepte sans réserves le règlement de ses salaires, voyez Aix, 15 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 751 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

29 avril 1903

Affrétement total. Charte-partie. Clause. Interdiction de charger d'autres marchandises. Capitaine. Violation. Article 287 C. Com. Fret dû. Absence de préjudice supérieur. Indemnité suffisante.

Navire : « Zaspirak Bos ».

En cas d'affrétement total, le capitaine, qui charge sur le navire des marchandises n'appartenant pas à l'affréteur, malgré la clause formelle de la charte-partie le lui interdisant, ne doit rembourser à l'affréteur que le montant du fret de ces marchandises, s'il ne lui a pas causé un préjudice supérieur.

COUPPA C. CAP. LARRAZABAL.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Larrazabal reconnaît avoir indûment chargé à bord de son navire *Zaspirak Bos* affrété en

Digitized by Google

totalité à Couppa pour transporter une cargaison de blé, 13 cages poulets dont il doit rembourser le fret à l'affréteur, soit 117 francs ;

Attendu que le demandeur ne fait pas la preuve que le capitaine ait employé à la nourriture des poulets une partie quelconque de la cargaison ; que le contraire semble résulter suffisamment de ce fait que le capitaine avait embarqué au départ 4 sacs balayure de grains ;

Par ces motifs,

Au bénéfice de l'offre faite par le capitaine de payer à Couppa 117 fr., montant du fret afférent à 13 cages poulets et réalisée que soit cette offre, déboute Couppa de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 9 février 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Autran et Talon, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que les premiers juges ont fait une juste appréciation des circonstances et documents de la cause en déclarant qu'il n'était pas suffisamment établi que le fait du capitaine Larrazabal d'avoir méconnu les clauses du contrat intervenu entre les parties, avait causé à Couppa un préjudice supérieur à 117 francs, somme offerte par les intimés ;

Par ces motifs et ceux du jugement entrepris,

Confirme. »

Du 29 avril 1903 — 1re ch. — Prés. : M. Giraud, 1er prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Drujon et Abram, avocats.

OBSERVATION. — Aux termes de l'article 287 du Code de commerce, l'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété Comp. Aix, 7 août 1902, ce Rec., XVIII, p 167 et la note; Lyon-Caen, *Revue critique*, 1903, p. 518. Mais, dans l'espèce solutionnée par l'arrêt rapporté, une clause formelle de la charte-partie prohibait le chargement de marchandises n'appartenant pas à l'affréteur ; celui-ci soutenait donc que la violation de la charte-partie lui donnait droit à de plus amples dommages-intérêts. A cet égard il a été jugé que l'inobservation des clauses du contrat d'affrètement ne pou-

Digitized by Google

vait donner lieu à dommages-intérêts au profit de l'affréteur que s'il justifiait d'un préjudice. Voyez Alger, 26 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 823.

TTIBUNAL CIVIL DU HAVRE

13 février 1904

Privilèges. Navires. Loi du pavillon. — Privilèges. Navires. France. Portugal. Loi nécessaire. — Privilèges. Navires. Portugal. Intérêts. Cours. Point de départ. Demande en collocation. — Privilèges. Navires. Code portugais. Art. 578. Absence de formalités. Preuve de la créance suffisante. — Privilèges. Navires. Portugal. Créance. Equipage. Nourriture. Rapatriement. Frais. Capitaine. Preuve nécessaire. — Règle « Nul ne plaide par procureur ». Privilège. Navire. Prix. Distribution. Salaires de l'équipage. Capitaine. Production irrecevable. — Privilèges. Navires. Consignataire. Encaissement du fret. Démarches. Avances. Commission. Code portugais. Absence de privilège. Art. 95 C. com. français. Inapplication. — Privilèges. Navires. Code portugais. Art. 578. Dernier voyage. Droits de pilotage et remorquage. Vivres. Charbon. Frais. Privilège. Trois dernières années. Réparations. Privilège. — Privilèges. Navires au long cours. Dernier voyage. Sens. France. Portugal. Port d'attache. Départ. Retour. Période intermédiaire. — Privilèges. Navires. Code portugais. Demande en collocation. Absence de délai. Distribution. Créancier hypothécaire. Intervention. Recevabilité. Jugement. Demande postérieure. Irrecevabilité.

Navire : « Malange ».

I. — La loi applicable en matière de privilèges sur les navires est la loi du pavillon.

II. — D'après la législation portugaise, comme d'après la législation française, un privilège ne peut exister qu'en vertu d'un texte de loi.

III. — Le Code de commerce portugais ne contenant aucune disposition analogue à celle de l'article 214 du Code de commerce français, les intérêts des sommes privilégiées ne sont eux-mêmes privilégiés qu'à partir du jour de la demande en collocation.

IV. — Le Code de commerce portugais n'exige pour

Digitized by Google

l'existence des privilèges sur les navires aucune formalité analogue à celles de l'article 192 du Code de commerce français.

En conséquence les créances déclarées privilégiées par l'article 578 doivent être admises comme telles dès que leur existence est prouvée ; et tous les moyens de preuve sont autorisés.

V. — Mais la preuve de l'existence de la créance est toujours nécessaire.

Elle l'est spécialement pour les frais de nourriture de l'équipage et de rapatriement des marins, que le capitaine prétend avoir payés.

VI. — Nul ne plaide en France par procureur. En conséquence le capitaine d'un navire ne peut produire dans la distribution du prix de ce navire aux lieu et place des gens de l'équipage, pour les salaires qu'il prétend leur être dus.

VII. — Le Code de commerce portugais ne déclare pas privilégiée sur le navire la commission due au consignataire du navire pour encaissement de fret, démarches ou avances.

Le consignataire ne pourrait invoquer, pour faire déclarer cette commission privilégiée, l'article 95 du Code de commerce français, la législation portugaise étant seule applicable.

D'ailleurs le dit article 95 relatif au commissionnaire ne peut s'appliquer au consignataire du navire, les textes relatifs aux privilèges ne pouvant s'étendre par analogie.

VIII. — Les frais de remorquage, de pilotage, de douane, les fournitures de vivres et charbons, relatifs au dernier voyage sont privilégiés sur le navire aux termes de l'article 578 du Code de commerce portugais.

Il en est de même des frais de réparations effectuées pendant les trois années qui ont précédé la saisie du navire.

IX. — En matière de privilèges sur les navires, il faut entendre par « dernier voyage » pour les navires au long cours, aussi bien dans le droit portugais que dans le droit français, la période comprise entre le départ du navire de son port d'attache et son retour définitif.

X. — La loi portugaise ne fixant aucun délai pour la demande en collocation sur le prix de vente d'un navire, un créancier hypothécaire peut former sa demande en intervenant dans l'instance en distribution.

Digitized by Google

Mais aucune nouvelle demande n'est recevable après le jugement qui arrête la distribution.

PEDRO GOMÈS DA SILVA C. BANQUE COMMERCIALE DE PORTO ET AUTRES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le steamer *Malange* appartenant à la Compagnie de navigation La Malle Royale Portugaise, dont le siège social était à Lisbonne, est arrivé dans le port du Havre le 14 septembre 1900 ; attendu que ce steamer faisait habituellement le service de Lisbonne à Santos et Rio de Janeiro, pour revenir de là, suivant les circonstances, soit à Anvers et au Havre, soit directement au Havre et retourner ensuite à Lisbonne son port d'attache ; attendu que le 14 septembre 1900, il revenait de Santos et Rio Janeiro après avoir fait escale à Lisbonne ; attendu que son chargement tout entier était destiné au Havre ; qu'il n'est donc pas allé au cours de ce voyage à Anvers ;

Attendu que le 16 octobre 1900 les sieurs Eiffe et Cie, négociants à Anvers, créanciers de 18.201 fr. de la Malle Royale Portugaise pour avances faites au navire *Malange* lors de son séjour, en mars 1900, dans le port d'Anvers, firent, après avoir obtenu une ordonnance conforme de M. le Président du Tribunal de commerce, saisir conservatoirement le *Malange* dans le port du Havre à titre de garantie de paiement ; attendu que par jugement du Tribunal civil, en date du 21 mars 1902, la Malle Royale Portugaise fut condamnée à payer aux sieurs Eiffe et Cie la dite somme de 18.201 fr. et la vente du *Malange* à la barre du Tribunal ordonnée ; attendu que cette vente eut lieu le 1er août 1902 ; attendu que don Gomés da Silva fut déclaré adjudicataire moyennant le prix de 356.000 fr ; qu'une distribution par contribution sur le montant du prix fût ouverte sur le montant du prix au greffe du Tribunal civil ; attendu que de multiples réclamations et contestations ne tardèrent pas à se produire ; attendu que de nombreux créanciers intervinrent et demandèrent à être payés par préférence, les uns à titre privilégié, les autres à titre hypothécaire, la plupart d'entre eux méconnaissant d'ailleurs et contestant les droits des autres ;

Attendu que la Compagnie La Malle Royale Portugaise avait été obligée pour subvenir à ses besoins en 1890 et 1897 de contracter des emprunts, dont le paiement avait été garanti par

Digitized by Google

des inscriptions hypothécaires sur les navires lui appartenant et notamment sur le *Malange* ; attendu qu'un certain nombre de ces créanciers et entre autres MM. Guimaraes et consorts, représentés en la présente instance par Me Roussel, avoué, ont tout d'abord contesté toutes les demandes de collocation faites à titre privilégié ; attendu qu'ils se sont dans leurs dernières conclusions signifiées le 22 janvier 1904, désistés de leurs contestations vis-à-vis de MM. Hutter, Jarnet, Hersent, Dubus et Dupont et société Hopzapfels ; attendu que M. de Souza Avidès, autre créancier hypothécaire contestant, représenté par Me Preschez, avoué, a donné adjonction à ces conclusions de désistement ; attendu qu'il n'y a donc plus de difficulté en ce qui touche les créances des susdits ; qu'elles doivent être admises et payées par privilège ; qu'il ne reste plus qu'à déterminer leur rang, ce qui sera fait ultérieurement ; attendu que quant aux autres demandes de collocation, il convient de les examiner successivement, ainsi que les contestations dont elles sont l'objet.

Créances privilégiées.

Attendu qu'avant d'entrer dans le détail de l'examen de chacune d'elles, il paraît indispensable de poser les principes qui doivent servir de base au règlement de ces créances ;

Attendu que les parties plaidantes sont elles-mêmes d'accord pour reconnaître qu'en matière de privilèges sur le prix de navires, c'est la loi du pavillon, c'est-à-dire en l'espèce la loi portugaise qui est applicable ;

Attendu que la législation portugaise considère comme la législation française le privilège comme un droit spécial qui ne peut exister qu'en vertu de la loi ; attendu qu'une créance, en droit portugais comme en droit français, ne peut être privilégiée qu'autant qu'un texte de loi lui reconnaît cette qualité ; que de même aussi et conséquemment une créance n'est privilégiée que dans les termes et les limites de ce texte ;

Attendu que le Code de commerce portugais a, dans l'article 578, indiqué les créances qui peuvent être payées par privilège sur le montant du prix d'un navire et a fixé le rang de ces privilèges ; attendu que les créances autres que celles mentionnées dans cet article ne sont pas privilégiées ;

Attendu que le Code de commerce portugais ne contient pas de dispositions analogues à celles de l'article 192 du Code de commerce français ; attendu qu'aucune formalité particulière n'est imposée ; attendu que les créances que l'article 578

Digitized by Google

reconnaît comme privilégiées sont admises comme telles, dès que leur existence est établie ; que tous les modes de justification sont autorisés ;

Attendu qu'on ne trouve non plus, dans le Code de commerce portugais aucune disposition semblable à celle de l'article 214 du Code de commerce français ; qu'il s'ensuit que les intérêts des créances privilégiées ne sont eux-mêmes privilégiés qu'à partir du jour de la demande de collocation ;

Attendu enfin que l'expression « dernier voyage » doit être entendue avec le même sens que dans notre droit ; attendu que le « dernier voyage » pour les navires au long cours, comme le *Malange*, comprend le dernier voyage effectif, c'est-à-dire toute la période de temps, mais uniquement aussi la période de temps qui s'écoule entre le départ du navire de son port d'attache et son retour définitif ;

Attendu que, ceci dit et ces principes posés, il y a lieu de rechercher si les créances suivantes sont véritablement privilégiées :

Créance Lelièvre et Guillard (n° 1) : attendu que Lelièvre et Guillard produisent pour les sommes : 1° de 15.801 fr. 85 en capital ; 2° de 400 fr. pour intérêts ; 3° de 8 fr 05 pour frais d'opposition ; attendu que la créance de 15.801 fr. 85 de MM. Lelièvre et Guillard se compose presque exclusivement de sommes que ces négociants ont, soit avancées au capitaine du *Malange* pendant le séjour de ce navire au Havre, soit payées à différents fournisseurs du dit navire ; attendu que MM Lelièvre et Guillard étaient les consignataires du *Malange* ; que c'étaient eux qui, en cette qualité, avançaient au capitaine les sommes qui lui étaient nécessaires pour les soins de son navire, et qui, parfois aussi, réglaient directement les factures des fournisseurs ; attendu que la somme de 15.801 fr. 85 forme le montant de leur compte ; attendu que ce compte se divise en deux parties correspondant : la première à la période s'étendant du jour de l'arrivée du navire au Havre (14 septembre 1900) jusqu'à la tentative de vente (2 mai 1902), la seconde s'étendant du 2 mai 1902 au 1er août 1902, date de la vente définitive ;

Sur la première partie du compte : attendu que cette première partie du compte s'élève à 13.503 fr. 25 ; attendu que les divers contestants reconnaissent que cette créance est privilégiée jusqu'à concurrence de 11.474 fr. 70 ; qu'ils ne contestent que les sommes suivantes : 1° la somme de 685 francs

Digitized by Google

inscrite au compte comme commission pour encaissement de fret d'entrée ; 2° la somme de 100 fr. inscrite comme commission et démarches ; 3° la somme de 600 francs inscrite pour indemnité à un passager; 4° la somme de 643 fr. inscrite pour une commission d'avances ; attendu qu'aucune de ces créances ne figure dans l'énumération de l'article 578 ; que les privilèges sont de droit étroit; attendu que les consignataires ne peuvent non plus se prévaloir au point de vue du paiement de leurs commissions, du privilège accordé par l'article 95 de notre Code de commerce aux commissionnaires ; qu'il n'est pas possible en matière de privilège de raisonner par analogie ; que de plus c'est la loi portugaise qui, nous l'avons dit, est seule applicable en l'espèce; que l'article 95 de notre Code de commerce est ici sans objet ; attendu que MM. Lelièvre et Guillard ne peuvent donc être colloqués pour ces quatre sommes à titre privilégié ; qu'ils ne sont de ce chef que créanciers chirographaires ;

Sur la seconde partie du compte : attendu que cette seconde partie du compte s'élève à 2.298 fr. 60 ; attendu que cette somme ne comprend que des avances faites ou des dépenses effectuées pour les besoins du navire ; attendu qu'elle est donc privilégiée aux termes du § 6 de l'article 578 ;

En ce qui concerne les intérêts : attendu que les intérêts ne sont privilégiés qu'à dater de la demande de collocation ;

Eiffe et Cie : attendu que Eiffe et Cie, négociants à Anvers, ont produit à titre privilégié pour une somme de 18.201 fr. 45; attendu que cette somme comprend : d'une part des avances faites par Eiffe et Cie en mars 1900 pour le compte du *Malange* dans le port d'Anvers où ce navire se trouvait à cette époque et d'autre part des droits de commission et de consignation ; attendu que dans le compte de Eiffe et Cie une somme de 8.448 fr 44 figure comme avances pour travaux et réparations effectuées au *Malange* ; attendu qu'il n'y a pas de contestation sur ce point; attendu que, le dernier voyage du *Malange* n'ayant commencé au plus tôt qu'en juillet 1900, les avances dont Eiffe et Cie réclament le remboursement n'ont donc pas eu lieu au cours du « dernier voyage » ; attendu que par suite et aux termes mêmes de l'article 578 Eiffe et Cie ne doivent être payés à titre privilégié que jusqu'à concurrence des sommes dépensées pour travaux et réparations, c'est-à-dire jusqu'à concurrence de 8.448 fr. 44 ; attendu que

Digitized by Google

pour le surplus Eiffe et Cie ne sont que des créanciers chirographaires;

Créance Carrégal : attendu que Carrégal produit pour trois chefs distincts : 1° 100.738 fr. 27 pour réparations d'avaries du *Malange* en avril 1900, à Rio de Janeiro; 2° 65.622 fr. 63 pour solde de frais de relâche et consignations durant le dernier voyage ; 3° 27.361 fr. 70 pour créances diverses ;

Sur le premier chef : attendu que le compte de réparations d'avaries a été visé et reconnu par le capitaine du *Malange* sous le contrôle de l'agent du Llyod et admis par l'armateur et ses liquidateurs judiciaires ; attendu que cette créance est donc certaine, que les réparations auxquelles elles s'applique ont été faites en mars 1900, c'est-à-dire dans l'année qui a précédé le dernier voyage ; attendu qu'aux termes du § 11 de l'article 578 les créances de ce genre sont privilégiées ; qu'il y a donc lieu d'admettre la demande de collocation de Carrégal sur ce premier chef, sauf fixation postérieure du rang qui lui appartient ;

Sur le second chef : attendu qu'il s'agit d'un solde de compte d'avances et de débours faits pour le *Malange* en septembre 1900 c'est-à-dire au cours du dernier voyage ; que ce sont là des frais de pilotage, de remorquage, de douanes, etc., ainsi que des fournitures de vivres, de charbon, etc. ; attendu que cette créance est indiscutablement établie et justifiée ; attendu qu'elle est, aux termes de l'article 578, privilégiée ; attendu que, par conséquent, ce second chef doit être admis comme le premier ; attendu que c'est à tort que quelques créanciers contestants voudraient retrancher de cette somme le montant d'une traite de 25.000 francs, acquittée par Lelièvre et Guillard ; attendu que cette traite ne concerne pas le compte de consignation de Carrégal et n'y figure pas ;

Sur le troisième chef : attendu que ce troisième chef comprend : 1° des intérêts, 2° des créances de natures diverses ; attendu que comme il a été dit plus haut les intérêts des créances privilégiées ne sont pas, à l'inverse de ce qui se passe en France, privilégiés, si ce n'est à partir de la demande de collocation ; attendu que, d'autre part, les créances dont s'agit ne rentrent pas dans la catégorie de celles énumérées par l'article 578 du Code portugais ; que ce troisième chef doit, par suite, être écarté ;

Créances du capitaine Dos Santos et des hommes de son équipage : attendu que le capitaine Dos Santos a produit,

Digitized by Google

tant en son nom, qu'au nom des hommes de l'équipage, pour une somme de 68.320 fr. 57 ; attendu que le capitaine Dos Santos avait à son bord 70 hommes ; qu'il est arrivé au Havre avec cet équipage, le 14 septembre 1900, et y est resté avec une partie de ses hommes, jusqu'au 1er août 1902 ; attendu que la somme de 68.320 fr. 57 constitue le solde de son compte de nourriture, d'entretien, de frais de rapatriement et des gages de ses hommes durant cette période de près de deux années ; attendu que le compte général de Dos Santos s'élève à 92.802 fr. 50 ; qu'en en déduisant la somme de 24.481 fr. 93 qu'il a reçue tant de la Mala Réal Portugueza que de MM. Lelièvre et Guillard, il reste dû la dite somme de 68.320 fr. 57 ; attendu que tous les créanciers hypothécaires et même aussi les créanciers privilégiés, contestent formellement le compte de Dos Santos ; attendu que Dos Santos ne produit de justifications que pour : 1° une somme de 1.050 francs, afférente à des débours faits au Havre pour le navire et l'équipage ; 2° une somme de 800 francs pour frais de rapatriement d'une partie de l'équipage ; 3° une somme de 115 francs, montant du prix de deux voyages faits à Paris dans l'intérêt du navire ; attendu que, pour le surplus, il ne joint à sa demande de collocation aucune pièce justificative ; qu'il se contente de produire des états et à les affirmer exacts ; attendu que vainement Dos Santos a-t-il fait plaider que personne autre que lui n'a pu les payer et que, par suite, il doit en être remboursé ; attendu qu'il appartenait à Dos Santos, s'il voulait exercer son recours, de se faire délivrer, par les hommes qu'il prétend avoir rapatriés à ses frais, une reconnaissance ou une quittance ; attendu qu'il l'a bien fait pour une somme de 800 fr. ; que rien ne l'empêchait d'agir de même pour le reste ; que, faute par lui d'avoir pris cette précaution, les contestants sont fondés à demander le rejet de sa demande pour ce qui excède 800 francs ;

En ce qui concerne les frais de nourriture ; attendu que les rations n'ont pu être fournies que par des négociants du Havre ; qu'il était facile à Dos Santos de retirer de ces négociants des factures ou des attestations relatives à ces fournitures et établissant la légitimité de sa réclamation ; attendu que si Dos Santos n'y a pas songé au moment de la livraison ou du paiement de ces fournitures, il lui était facile, depuis 1902, de se procurer ces justifications ; attendu que si ces justifications ne sont pas rapportées, les contestants sont autorisés à mettre

Digitized by Google

en doute l'exactitude du compte de Dos Santos sur ce point et de ses allégations ; attendu que vainement Dos Santos insiste-t-il sur ce qu'il lui a été matériellement impossible, avec les 24.481 fr. 93, dont il a disposé, de nourrir et vêtir une moyenne de 30 à 35 hommes pendant deux ans ; attendu qu'il est possible de répondre à Dos Santos que rien ne prouve que le *Malange* ne contenait pas à bord des vivres en plus ou moins grande abondance, ni que Dos Santos n'ait pas eu à sa disposition, en plus de la somme de 24.481 fr. 93, d'autres sommes et notamment le montant de la traite tirée par Dos Santos et escomptée par Carrégal, lors du dernier départ de Rio de Janeiro ; attendu enfin que Dos Santos est demandeur, qu'il n'administre pas la preuve de l'existence de sa créance et doit dès lors succomber ;

En ce qui concerne les gages de l'équipage : attendu que Dos Santos ne verse aux débats aucun document justificatif, ni livres de bord, ni livre de paye ; attendu qu'ici Dos Santos agit tant en son nom qu'au nom de l'équipage ; attendu que les contestants font avec raison observer qu'il ne semble pas que Dos Santos ait qualité, sinon pour produire, du moins pour soutenir l'instance actuelle au nom de son équipage ; qu'il est de principe que nul en France ne plaide par procureur ; attendu que de plus Dos Santos ne prouve nullement que ses hommes n'ont pas été payés ; qu'il en est de même de ce qui peut le regarder personnellement ; qu'il ne prouve pas davantage que ses hommes réclament encore, à l'heure actuelle, quoi que ce soit ; attendu qu'aucun d'eux ne paraît s'être préoccupé, depuis 2 ans, de cette situation, et n'a adressé ni plainte, ni réclamation ; que cette inaction prolongée et ce silence persistant semblent bien démontrer que, s'ils n'ont pas été réellement payés, ils y ont implicitement renoncé ; que dans tous les cas, de ce chef encore, la prétention de Dos Santos manque entièrement de justification et ne peut être accueillie ; qu'en résumé le droit de créance de Dos Santos n'est établi que pour la somme de 1.965 francs ; attendu que pour le surplus, sa créance n'est pas même certaine et ne peut pas dès lors être admise même à titre chirographaire ;

Créance Rocha Romaris : attendu que Rocha Romaris produit à titre privilégié, pour une somme de 66.000 francs formant l'importance de trois traites tirées par lui le 18 juillet 1900, demeurées impayées et protestées ; attendu que ces traites étaient causées « avances sur gages » ; attendu que

Digitized by Google

Rocha Romaris prétend que les sommes qu'il avait fournies en échange de ces traites, ont servi à payer les gages de l'équipage du *Malange* en cours de son dernier voyage et devraient dès lors lui être remboursées par privilège, en vertu du § 6 de l'article 578; attendu que Carrégal et autres contestent formellement cette prétention et ces allégations ; attendu que la production de Rocha Romaris n'est accompagnée d'aucune justification ; attendu que rien ne démontre que les gages, qui devaient être payés avec l'argent avancé par Rocha Romaris, étaient bien les gages dus à l'équipage à l'occasion de son dernier voyage ; attendu qu'il n'est nullement établi que le dernier voyage ait été, à la date du 18 juillet 1900, commencé, encore moins qu'il ait été dû alors à l'équipage 66.000 francs pour gages du dernier voyage ; qu'en l'absence de justification, la demande de collocation de Rocha Romaris doit être écartée et Rocha Romaris ne peut être considéré que comme un créancier chirographaire ;

Créance Parry et Sons : attendu que Parry et Sons réclament, comme privilégiée, une somme de 76.176 francs 25 ; attendu que cette somme représente le prix de travaux de réparation effectués en 1893, sur le *Malange* et sur d'autres steamers de la Mala Réal Portugueza ; attendu que l'article 578 ne considère comme privilégiées que les créances relatives aux réparations faites dans les trois dernières années qui ont précédé la saisie ; que la demande de collocation de Parry et Sons ne peut donc être admise.

Créances hypothécaires : attendu que les créances hypothécaires se divisent en deux catégories, les unes inscrites à la date du 4 juin 1890, les autres à la date du 3 septembre 1897 ; attendu qu'il avait été stipulé que les secondes bénéficieraient d'un droit de priorité moyennant l'accomplissement de certaines conditions et notamment le consentement des titulaires des premières ; que la justification de l'accomplissement de ces conditions n'est pas rapportée ; que, par suite, il n'existe aucun droit de priorité au profit des secondes ; que les créanciers hypothécaires de 1890, parties à l'instance, viendront donc en premier rang, mais en concurrence entre eux ; que les créanciers hypothécaires de 1897, ne seront admis qu'en rang postérieur et en concurrence entre eux ;

Attendu qu'un sieur Condé est, par conclusions du 22 janvier 1904, intervenu en qualité de créancier hypothécaire et a demandé à être colloqué à ce tite ; attendu que la loi portu-

Digitized by Google

gaise, ne fixant pas de délai, dans lequel les demandes de collocation doivent être introduites, il n'est pas possible de le déclarer forclos; que son intervention est donc recevable et que le sieur Condé aura les mêmes droits que les créanciers inscrits à la même date que lui; attendu que si tous les créanciers hypothécaires qui ont, à ce jour, formulé leur réclamation, doivent être admis à participer éventuellement à la distribution, il n'en saurait être de même de ceux qui sont restés jusqu'ici à l'écart et qui se présenteraient ultérieurement; attendu que ces derniers seraient non recevables en leur demande de collocation, la distribution se trouvant arrêtée et fixée par le présent jugement ;

Par ces motifs,

Déclare fondée la production et la demande de collocation par privilège de .... »

Du 13 février 1904. — Prés. : M. Petit, prés.; M. Jousselin, subst.; plaid. Mes Roussel, de Grandmaison, Bodereau, Diguet et Leminiluy de la Villehervé, avocats (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal civil du Havre, rendu à propos de la vente du même navire *Malange*, du 2 mai 1902, ce Rec., XVII, p. 730.

I. — La question a été controversée. Dans le sens de la décision rapportée, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1789; Labbé, note sous Caen, 12 juillet 1870, *Sirey*, 71. 2. 57; Lyon-Caen, note sous Cassation, 25 novembre 1879, *ibid.*, 80. 1. 257; *Journal du droit international privé*, 1882, p. 179; Résolution du Congrès international d'Anvers de 1885, ce Rec., I, p. 426; Anvers, 5 mars 1886, *ibid.*, II, p. 201; Cour du district sud de New-York, 29 juin 1887, *ibid.*, III, p. 367; Copenhague, 21 août 1889, *ibid.*, VII, p. 589. Comp. Havre, 11 janvier 1887, *ibid.*, II, p. 684 et la note.

Un certain nombre de décisions anciennes et plusieurs auteurs avaient admis au contraire que les navires sont soumis, comme tous les meubles, à la *lex rei sitæ*, c'est-à-dire la loi du pays où le navire est saisi et vendu, en ce qui concerne les droits réels dont ils peuvent être grevés. Mais cette opinion semble abandonnée. Voyez Cassation, 19 mars 1872, *Sirey*, 72. 1. 238; 25 novembre 1879, *ibid.*, 80. 1. 257; Aix, 9 décem-

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

bre 1870, *ibid.*, 71. 2. 115; Caen, 12 juillet 1870, *ibid.*, 71. 2. 57 et la note; Dufour, t. II, n° 818; Desjardins, t. I, n° 104.

En ce qui concerne les formes de la saisie et de la vente des navires étrangers, on admet que la loi française doit s'appliquer. Voyez Havre, 2 mai 1902, ce Rec., XVII, p. 730 et la note; Lyon-Caen, *Revue critique*, 1903, p. 529.

II. — Principe certain. Voyez Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.* p. 498. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1719.

III. — IV. — En France, les formalités prévues par l'article 192 du Code de commerce sont exigées à peine de déchéance et rien ne peut les suppléer. Voyez Bordeaux, 20 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 31 et la jurisprudence en note; Havre, 8 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 37; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1678.

Mais il est certaines créances, notamment celles de travaux et main-d'œuvre, privilégiées aux termes de l'article 191, et pour lesquelles l'article 192 n'exige aucune formalité; la doctrine et la jurisprudence décident que ces créances doivent être admises comme privilégiées dès lors que leur existence est prouvée, et tous les moyens de preuve reçus en matière commerciale sont autorisés. Voyez Havre, 8 février 1902 et Rouen, 26 novembre 1902, précités; Lyon-Caen et Renault, *op, cit.*, t. VI, n°s 1692 et 1694. C'est la solution qu'admet d'une manière générale le jugement rapporté, pour le droit du Portugal, le Code portugais n'exigeant aucune formalité.

V. — Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 387; Pau, 20 février 1888, ce Rec., V, p. 346.

VI. — Comp. Bordeaux, 9 août 1887, ce Rec., III, p. 561; Bruxelles, 21 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 620; Cour du district de la Nouvelle-Orléans, 25 février 1888, *ibid.*, IV, p. 335.

VII. — Comp. Seine, 18 décembre 1895, ce Rec., XII, p. 27, confirmé par Paris, 10 janvier 1896, *Dalloz*, 99. 1. 177.

Sur le rôle du consignataire de navire, voyez Marseille, 27 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 80; Aix, 8 janvier 1903, *ibid.*, p. 637. Comp. Havre, 9 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 100 et la jurisprudence en note.

VIII. — Comp. article 191-2° C. com. français; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1681; Table décennale, v° *Privilège*, n°s 84 et suiv.; Cassation, 18 décembre 1889, ce Rec., XV, p. 400.

Digitized by Google

IX. — Voyez une définition conforme du « dernier voyage » pour la navigation au long cours et comp. la définition donnée pour la navigation au cabotage : Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 et la jurisprudence en note ; Rouen, 26 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 498. Comp. Cour suprême de justice d'Autriche-Hongrie, 21 avril 1886, *ibid.*, II, p. 342 ; Anvers, 5 mars 1886, *ibid.*, II, p. 201.

X. — Comp. l'article 212 C. com. français en matière de privilège ; pour l'hypothèque voyez Vidal-Naquet, *De la saisie et vente des navires*, ce Rec., III, pp. 771-772 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1775.

TRIBUNAL CIVIL DU HAVRE

27 février 1904

Pêche maritime. Bateau en action de pêche. Parages. Droit de priorité. Convention internationale du 5 avril 1884. Mer du Nord. Autres bateaux. Jet de filets. Câble. Rupture. Contraventions. Perte d'attirail de pêche. Perte de pêche. Chômage. Responsabilité. — Pêche maritime. Pêcheurs hollandais. Usage. Poisson. Manipulation. Filets. Relèvement au fur et à mesure. Absence de faute. Autre bateau. Dérive de ses propres filets. Erreur. Responsabilité. — Pêche maritime. Convention internationale du 5 avril 1884. Câble. Soulèvement Contravention. Destruction des filets. Absence de rapport de cause à effet. Irresponsabilité.

Navires : « M. A. 149 », « 1561 » et « Louise-Marie 2569 ».

I. — Le bateau qui se trouve en action de pêche, a, sur les parages où il opère, un droit de priorité en vertu duquel il peut en toute sécurité tendre et retirer ses filets sans être inquiété par les bateaux qui surviennent postérieurement.

Le bateau qui, en contravention de la convention internationale du 5 avril 1884, portant règlement de la police de la pêche dans la mer du Nord, a jeté des filets dans les parages du bateau qui avait la priorité et dont il connaissait la présence, ou a coupé le câble de ce bateau, est responsable de la perte d'attirail de pêche, de la perte de pêche et du chômage occasionnés à ce bateau.

II. — Il est d'usage constant chez les pêcheurs hollan-

Digitized by Google

dais, lorsque la pêche est abondante, de ne relever leurs filets qu'au fur et à mesure qu'ils ont terminé la manipulation et la préparation du poisson à bord.

Le patron d'un bateau de pêche ne commet donc aucune faute en ne relevant pas tous ses filets à la fois.

Par suite le patron d'un autre bateau qui a commis la faute de se placer à une trop faible distance, ne saurait prétendre qu'il supposait que rien n'empêchait la dérive de ses propre filets.

III. — Commet une contravention à la convention internationale du 5 avril 1884, le bateau qui, sans autorisation, soulève sur son pont le câble d'un autre bateau en action de pêche pour passer au-dessous.

Mais si cette contravention ne contribue en rien à la destruction des filets du bateau de pêche, due à une autre cause, le contrevenant ne peut en être déclaré responsable.

KLINGE ET POORTMANN C. TOUGARD-DALIBERT ET JUMEL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Sur l'appel principal de Tougard-Dalibert et Jumel :

1° Sur la demande de dommages-intérêts de Klinge et Poortmann contre Tougard et Dalibert :

Attendu que le patron du bateau hollandais n'a commis aucune faute ;

Attendu qu'il n'est pas possible d'avoir mis un obstacle quelconque à la dérive des autres bateaux en laissant une partie de ses filets et de son poisson à la mer ;

Attendu qu'il ressort du rapport de l'expert qu'il est en effet d'un usage constant parmi les marins hollandais, lorsque surtout la pêche est abondante, de ne relever leurs filets qu'au fur et à mesure qu'ils ont terminé la manipulation et la préparation du poisson qu'ils ont à bord ;

Attendu qu'en ne relevant pas tous ses filets à la fois, le patron du bateau hollandais n'a donc fait que se conformer à un usage général et n'est donc aucunement répréhensible de ce chef ;

Attendu que Tougard et Dalibert ne peuvent d'ailleurs même pas invoquer leur ignorance et prétendre qu'ils ont été amenés à supposer que rien ne pouvait empêcher la dérive de leurs filets et qu'ils pouvaient pêcher en toute sécurité ;

Digitized by Google

qu'il résulte et du rapport de l'expert et d'une série de documents que, lorsque le bateau de Tougard a voulu s'approcher du bateau hollandais, celui-ci l'a averti de sa position et du danger auquel par suite il s'exposait ; que le patron du bateau fécampois avait donc été prévenu ;

Attendu que le grief qu'il formule contre le patron du bateau hollandais n'est donc en aucune façon ni fondé ni justifié ; qu'il faut en conclure que le bateau hollandais n'a commis en la circonstance aucune faute qui ait pu engager sa responsabilité ou diminuer celle des autres ;

Attendu qu'à l'inverse il ressort de tous les documents de la cause, tant du rapport de l'expert Servet (1) que du rapport antérieur des experts désignés par M. le juge de paix de Fécamp et des rapports de mer des patrons du bateau hollandais et même du bateau fécampois, que le patron de ce dernier bateau est venu sans souci du droit de priorité du bateau hollandais, se placer à une distance trop rapprochée et a contrevenu ainsi aux dispositions de l'article 15 de la convention internationale du 5 avril 1884 ; qu'il existe une relation de cause à effet entre cette contravention et le préjudice dont Klinge et Poortmann réclament la réparation ;

Attendu qu'il ressort également du rapport de l'expert et de différents documents versés aux débats que ce sont les hommes de l'équipage du bateau fécampois qui ont coupé le câble du bateau hollandais et précipité ainsi au fond de la mer les filets et la tessure de ce bateau ;

Attendu que la déclaration des hommes de l'équipage d'un bateau allemand qui stationnait dans le voisinage et dont l'attention avait été précisément attirée par ce qui se passait à bord des navires hollandais, fécampois et boulonnais, ne laissent aucun doute sur ce point ; que ces marins affirment avoir vu un canot se détacher du bateau fécampois et les hommes de ce canot couper ensuite un câble ; qu'ils ont ajouté que ce câble était de couleur jaunâtre, c'est-à-dire de la couleur des câbles hollandais, tandis que les câbles des bateaux de pêche français sont de couleur grise ou noirâtre ;

Attendu qu'à ce moment le câble du hollandais avait été soulevé à ses deux extrémités sur le fécampois et le hollandais et hissé par le bateau du boulonnais, sur son pont ;

(1) Désigné par jugement préparatoire du Tribunal civil du Havre du 31 janvier 1903.

Digitized by Google

qu'il était donc bien visible qu'il n'a donc pu y avoir d'erreur de la part de l'équipage du navire allemand ;

Attendu que l'expert explique du reste en son rapport qu'il n'est pas possible que ce soit leur propre câble que les hommes du fécampois aient coupé, qu'il est nettement établi par les témoignages des hommes de l'équipage du bateau allemand que c'est par les hommes montés dans le canot que le câble a été sectionné ; or, si le câble sectionné avait été, comme l'a soutenu Dalibert, le câble du fécampois, le canot aurait été inévitablement chaviré sous le poids des filets qui se seraient abattus sur le canot par suite de la rupture du câble qui seul les soutenait ; que cette opération était trop dangereuse pour qu'on pût songer à la tenter ;

Attendu qu'il découle donc bien de tout ce qui précède la preuve que ce sont les hommes du fécampois qui ont coupé le câble du hollandais ;

Que les propriétaires du bateau fécampois sont donc responsables du préjudice que la rupture de ce câble a causé aux propriétaires du bateau hollandais ;

Sur l'action en garantie de Tougard c. Jumel :

Attendu qu'il est établi par le rapport de l'expert et les éléments de la cause, que le bateau boulonnais, lorsqu'il est venu dans la journée du 14 octobre 1901 prendre sa position, s'est installé à une distance suffisamment éloignée du bateau hollandais pour ne pas entraver sa pêche, qu'il a donc respecté le droit de priorité du bateau hollandais ;

Attendu que la seule faute qu'on puisse relever et retenir à la charge du bateau boulonnais c'est d'avoir, dans la matinée du 15, soulevé sans y avoir été préalablement autorisé, le câble du bateau hollandais sur son pont ;

Attendu que ce fait constitue, aux termes de l'article 22 de la convention de 1884, une contravention ;

Attendu que ce fait n'a toutefois aucun rapport avec la perte subie par le bateau hollandais ;

Attendu que l'expert déclare en effet que le bateau boulonnais, en hissant ainsi le câble hollandais au-dessus de son bord, tentait une manœuvre qui lui permît de passer au-dessous du câble du hollandais et de dégager ses filets ; que cette manœuvre n'a contribué en rien à la destruction des filets du bateau hollandais ;

Attendu que rien dans les circonstances et documents de la

Digitized by Google

cause ne démontre que le bateau boulonnais à coopéré à un moment quelconque à la rupture du câble du hollandais;

Attendu que l'expert en son rapport estime cependant que le bateau boulonnais est responsable pour partie du préjudice subi par le hollandais;

Attendu que la raison qu'il en donne est vraiment singulière;

Attendu que c'est uniquement sur la réserve qu'a apportée Jumel dans sa déposition et sur les restrictions de quelques-unes de ses réponses que l'expert se base pour justifier son appréciation;

Attendu que la réserve, la discrétion et les restrictions de Jumel ont paru à l'expert anormales et lui ont semblé cacher quelque fait répréhensible, qu'il se garde bien et pour cause de préciser;

Attendu que les appréciations et les conclusions de l'expert ne reposent que sur une impression et sur des hypothèses;

Attendu que l'expert a oublié qu'il n'y a responsabilité que là où il y a faute et faute précise, caractérisée et déterminée;

Attendu que les conclusions de l'expert de ce chef péchent donc par la base; que le Tribunal ne peut évidemment ni se les approprier ni les sanctionner;

Attendu que ce qui est acquis et ce qui ressort des documents versés aux débats, c'est qu'il n'est établi ni en fait ni en droit que le patron du bateau boulonnais a commis une faute quelconque; que dès lors il doit être exonéré de toute responsabilité;

Sur la demande de Jumel en cinq cents francs de dommages-intérêts :

Attendu que Jumel ne justifie d'aucun préjudice appréciable;

Sur l'appel incident de Klinge et Poortmann :

Attendu que l'expert a fixé en son rapport à 6.285 francs le montant des dommages-intérêts dus à Klinge et Poortmann;

Attendu que cette somme comprend : 1° le prix des filets et de la tessure perdus; 2° une indemnité de chômage, 3° la valeur des poissons laissés au fond de la mer;

Sur le premier point : attendu que c'est sur des renseignements puisés aux meilleures sources et après contrôle

Digitized by Google

minutieux des justifications produites que l'expert a fixé la valeur des filets à 2.935 francs;

Attendu que Tougard conteste il est vrai cette évaluation;

Attendu que ses contestations et critiques ne sont pas sérieuses; qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter;

Sur le second point : attendu que l'incident dont s'agit est survenu en pleine campagne de pêche ; que la pêche du hareng ne dure que peu de temps ; que la nécessité dans laquelle s'est trouvé le patron du bateau hollandais de retourner à son port d'armement l'a privé d'un bénéfice important;

Attendu que c'est donc à juste titre que l'expert lui a attribué une indemnité de chômage supérieure à celle qui est accordée en cas de chômage ordinaire;

Sur le troisième point : attendu qu'il n'est aucunement prouvé, comme le soutient Tougard, qu'en pareille circonstance on ne réclame jamais le prix du poisson perdu; attendu que c'est avec raison conséquemment que l'expert en a tenu compte;

Par ces motifs,

Dit qu'il est bien appelé et mal jugé;

Met hors de cause Jumel; le déboute de sa demande en dommages-intérêts;

Fixe à 6.285 francs le préjudice éprouvé par Klinge et Poortmann ;

Condamne Dalibert en sa qualité de patron du bateau fécampois et Tougard comme civilement responsable des actes de Dalibert à payer la dite somme avec les intérêts de droit; les condamne aux mêmes titres en tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 27 février 1904. — Prés. : M. Petit, prés.; plaid. : Mes Michaux (du barreau de Boulogne-sur-Mer), Pézeril et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — I. — III. — Voyez la sentence du juge de paix de Fécamp, infirmée par le présent jugement, du 18 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 104 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

16 janvier 1904

Capitaine. Congédiement. Cause. Rupture du voyage. Droit à indemnité. Vente du navire en cours de route. Campagne continuée. Rôle d'équipage maintenu. Absence de rupture du voyage. — Capitaine. Congédiement. Rapatriement. Droit. Conduite. Renonciation. Débarquement dans un port français. — Capitaine. Literie. Charge personnelle. Droit de l'emporter. Absence de droit à remboursement.

Navire « Duchesse de Berry ».

I. — Lorsque le congédiement donné au capitaine est la conséquence de la rupture du voyage, le capitaine peut être fondé, comme les autres gens de l'équipage, à réclamer, malgré les dispositions de l'article 218, les indemnités prévues par l'article 252 du Code de commerce.

Mais la rupture du voyage ne résulte pas du seul fait que le navire a été vendu en cours de route, alors que le navire a continué sa campagne et que le rôle d'équipage n'a pas été changé; dans ce cas le capitaine n'a droit à aucune indemnité.

II. — Le capitaine congédié a droit au rapatriement; s'il a renoncé à la conduite, il suffit à l'armateur de le débarquer dans un port français.

III. — Il est d'usage que le capitaine fournit sa literie; lorsqu'il quitte le navire, il n'a donc que le droit de l'emporter, mais il ne peut se la faire rembourser par l'armateur.

CAP. T. c. RAOUL GUILLON.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que T., capitaine du navire *Duchesse de Berry*, a assigné Raoul Guillon, armateur du dit navire, pour obtenir paiement d'une somme de 2.089 fr 33 qu'il prétend lui être due pour solde de compte ; que le défendeur ayant contesté certains éléments du compte remis par son capitaine, ce Tribunal avant faire droit nomma Liancour arbitre-expert, aux fins d'apurement des comptes d'entre parties ; attendu que

Digitized by Google

l'arbitre-expert a déposé son rapport au greffe de ce tribunal le 16 novembre 1903 ; que ses conclusions font ressortir T. créditeur d'une somme de 266 fr. 95 ; attendu que Raoul Guillon demande à la barre l'homologation pure et simple du rapport ; mais que de son côté T. en repousse les conclusions ; qu'il prétend que la balance en sa faveur doit être fixée à 2.094 fr. 10 dont il réclame le paiement ;

Attendu que les comptes du capitaine T. ont été groupés en cinq articles : 1° gages du capitaine ; 2° frais de Nantes à Cape-Town ; 3° dépenses à Cape-town ; 4° dépenses à Hobart-Town ; 5° frais de rapatriement ; qu'il convient de les examiner successivement ;

Gages du capitaines : attendu que les parties sont d'accord sur le taux qui doit servir à leurs calculs ; mais qu'il n'en est pas de même pour la fixation de la période pendant laquelle ils ont couru :

Attendu que T. a été congédié à San-Francisco par son armateur, le 9 juillet 1903 ; qu'il a été rapatrié au Havre et réclame ses gages jusqu'au 6 août, date à laquelle il est arrivé à Nantes, lieu de départ du navire ;

Attendu qu'aux termes de l'article 218 du Code de commerce les appointements du capitaine cessent à la date précise où les armateurs, même sans juste cause, le congédient, à moins de convention contraire ; qu'il n'a droit qu'au rapatriement ;

Attendu que T. prétend que le navire *Duchesse de Berry* ayant été vendu alors qu'il était à San-Francisco, le voyage a de ce fait été rompu ; qu'ainsi aux termes de l'article 252 du Code de commerce, il a droit à ses gages jusqu'au jour de son arrivée à Nantes ;

Mais attendu que cette prétention n'est pas fondée ; que si, en réalité, le navire *Duchesse de Berry* a été vendu, il résulte des faits de la cause que le voyage n'a pas été rompu ; qu'il avait été entrepris sans désignation fixe des escales à partir d'Europe pour revenir en Europe ; qu'il est actuellement encore en cours d'exécution ; que le rôle d'équipage n'a pas été changé ; que c'est Raoul Guillon, armateur avec lequel T. avait traité qui l'a congédié ; qu'aucune convention spéciale n'existant par ailleurs entre les parties, les gages de T. ne lui sont dus, comme l'a indiqué l'expert, que jusqu'au jour de son congédiement le 9 juillet 1903 ;

Attendu qu'il convient d'appliquer ces principes au cin-

Digitized by Google

quième chef de réclamations du capitaine T. ; qu'il faut dire, avec l'expert, qu'il avait droit au rapatriement et qu'ayant renoncé à la conduite, les frais imputables à l'armement s'arrêtent au moment où T. a été débarqué au Havre, c'est-à-dire dans un port français ; que, ne pouvant prouver qu'il est venu ensuite à Nantes sur l'ordre de ses armateurs, il n'est pas fondé à leur réclamer le coût de ce déplacement ;

Compte de voyage de Nantes à Cape-Town : attendu que les parties sont d'accord pour accepter les chiffres établis par l'expert ;

Séjour à Cape-Town, frais à Hobart-Town, frais supplémentaires de rapatriement : attendu que l'expert a repoussé avec raison une importante partie des sommes réclamées par le capitaine ; qu'il s'est basé pour cela sur le manque de pièces justificatives et sur la nature de certaines dépenses qui ne sauraient être mises à la charge de l'armement, parce qu'elles démontrent que T. en les effectuant, et alors même qu'il en apporterait la preuve, n'a pas eu un souci assez scrupuleux des intérêts qui lui étaient confiés ; que c'est encore à juste titre que l'expert rejette la réclamation de T. en ce qui concerne sa literie personnelle ; attendu que l'usage veut que cette literie soit fournie par le capitaine ; que T.. lorsqu'il a quitté le commandement de la *Duchesse de Berry*, a eu tort de laisser cette literie à bord ; mais que c'est à son successeur qu'il doit la réclamer et non à son propre armateur Raoul Guillon ; qu'en résumé il faut dire que l'expert a fait dans son rapport une saine application des principes juridiques et, dans l'établissement des comptes, s'est inspiré de l'obligation qui pèse sur le capitaine de gérer les intérêts de l'armement avec la plus stricte économie ; qu'il y a lieu d'en prononcer l'homologation ;

Par ces motifs,

Dit que moyennant le versement de 266 fr. 95, Raoul Guillon sera entièrement libéré envers le capitaine T., au besoin le condamne à payer cette somme ; déboute T. de ses demandes, fins et conclusions et le condamne aux dépens dans lesquels entreront les frais d'expertise. »

Du 16 janvier 1904. — Prés. : M. Baugé, prés. ; plaid. : Mes Guist'hau et Pichelin, avocats (1).

(1) Communication de Me Pichelin, avocat à Nantes.

Digitized by Google

Observations. — I. — Il est généralement admis que l'article 218 du Code de commerce, aux termes duquel l'armateur peut toujours congédier le capitaine sans indemnité s'il n'y a convention par écrit, n'est pas applicable au cas où la cessation des fonctions du capitaine n'est que la conséquence de la rupture du voyage provenant du fait du propriétaire ; alors et en vertu de l'article 252 et aussi de l'article 272, qui déclare applicable aux officiers du bord aussi bien qu'à tous autres gens de l'équipage les dispositions relatives aux loyers, le capitaine est fondé à demander une indemnité. Voyez dans ce sens Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 428 ; Desjardins, t. III, n° 693 ; de Valroger, t. II, n° 542 ; Bravard et Demangeat, t. IV, p 267 ; *contrà* Dalloz, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n° 700.

Mais quand y a-t-il rupture du voyage ? Quand y a-t-il simple congédiement ne donnant lieu à aucune indemnité, conformément à l'article 218 ? Le congédiement, disent les auteurs, est une mesure individuelle à la différence de la rupture du voyage qui est générale. C'est ce qu'admet le jugement rapporté. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 423 ; de Valroger, t. II, n° 532.

II. — III. — Les gens de mer ne peuvent renoncer au rapatriement, qui est une mesure d'ordre public aux termes de l'article 1er du décret-loi du 4 mars 1852. Voyez Cassation, 30 juin 1886, ce Rec , II, p. 135 ; 18 octobre 1886, *ibid.*, II, p. 392 et les notes ; Rennes, 31 mai 1869, *Dalloz*, 70. 2. 195. Au contraire l'article 13 du décret du 22 septembre 1891 admet la validité des dérogations conventionnelles aux règles concernant la conduite de retour ; mais on a émis des doutes sur la légalité de cette disposition. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 415. Le jugement rapporté, en reconnaissant la validité de la renonciation du capitaine à la conduite de retour, semble consacrer implicitement cette légalité. Comp. pour la législation anglaise, Haute Cour de justice 20 juin 1899, ce Rec , XV, p. 188 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

25 janvier 1904

Assurances sur corps. Police française. Art. 17. Port de relâche. Séjour du navire. Pièce du mécanisme attendue. Vivres et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Capitaine. Entrepreneur de travaux. Marché. Délai fixé. Application. — Assurances sur corps. Police française. Art. 17. Port de relâche. Pièce du mécanisme attendue. Vivres et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Application. Conditions. Réparations. Retard. Arrêt. Nécessité.

Navire : « Général Chanzy ».

I. — L'article 17 de la police française d'assurances sur corps qui, par dérogation à l'article 20, met à la charge des assureurs les gages et vivres de l'équipage et gratuitement les risques pendant le temps où le navire à vapeur séjourne dans le port de relâche en attendant l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs, s'applique, que les pièces soient demandées par le capitaine, ou par un entrepreneur de travaux, que ce dernier ait passé ou non un marché avec stipulation d'un délai.

II. — Les vivres et gages de l'équipage ne peuvent être mis à la charge des assureurs pendant que le navire attend une pièce du mécanisme au port de relâche que si pendant le transport de cette pièce les réparations ont été arrêtées ou retardées et dans la mesure où elles l'ont été.

Compagnie Blanzy-Ouest c. Simon et Duteil.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Compagnie de Blanzy, représentée à Nantes par son directeur, demande à ses assureurs maritimes, représentés par Simon et Duteil, leurs agents en cette ville, de lui payer les frais de gages et vivres de l'équipage du navire *Général Chanzy*, immobilisé dans le port de Brest pendant des réparations et remplacements de pièces brisées par fortune de mer ;

Attendu que les assureurs objectent que, dans l'espèce, leur garantie ne s'étend pas à ces gages et salaires ;

Digitized by Google

Attendu que toute la contestation a trait à l'application qui doit être faite du paragraphe 4 de l'article 7 et du paragraphe 13 de l'article 20 des conditions imprimées de la police du 6 juin 1903, réglant les droits et les obligations des assurés et des assureurs ;

Attendu qu'il est établi par les faits de la cause et les explications respectives des parties que le vapeur *Général Chanzy*, appartenant à la société demanderesse, est entré dans le port de Brest le 23 juillet dernier, pour remplacer un arbre de buttée et autres organes de la machine brisés et subir en même temps diverses autres réparations, le tout nécessité par des avaries survenues le 22 juillet ; qu'après une expertise amiable, un marché verbal intervînt entre les armateurs et un industriel de Brest pour l'exécution de ces travaux à un prix déterminé et dans un délai de vingt jours, réduit à seize par la diligence du sieur Esnault qui les avait exécutés ; que, celui-ci ne possédant pas l'arbre de buttée et la buttée elle-même, ces objets furent demandés à une usine de Saint-Denis et arrivèrent à Brest sept jours après, soit le 3 août ;

Attendu que le dernier paragraphe de l'article 17 est ainsi conçu : « Pendant le temps où le navire à vapeur séjourne dans le port de relâche en attendant l'hélice, l'arbre de couche ou toute autre pièce du mécanisme qui lui est envoyée d'ailleurs, les assureurs prennent pareillement à leur charge les vivres et gages de l'équipage et gratuitement les risques » ; que l'avant-dernier paragraphe de l'article 20 stipule que dans les règlements d'avaries particulières (comme dans l'espèce) ces vivres et gages de l'équipage pendant les réparations ne sont pas à la charge des assureurs du navire, sauf ce qui est dit au dernier paragraphe de l'article 17 ;

Attendu qu'il résulte de ces deux textes, qui sont très clairs et repoussent toute interprétation contraire, que les assureurs doivent les vivres et gages de l'équipage lorsque le navire est obligé d'attendre dans un port de relâche l'arrivée des pièces qui lui sont nécessaires en cas d'avaries, et que ces pièces ne se trouvent pas sur place ; qu'en dehors de cette condition précise et spéciale, ces vivres et gages restent d'une façon générale au compte des armateurs pour tout le temps que dureront les réparations du navire ; qu'il échet donc de distinguer avec le contrat qui fait la loi des parties le temps passé par ce navire en réparations d'avaries et le temps perdu

Digitized by Google

à attendre l'arrivée des pièces mécaniques qu'il a fallu faire venir ;

Attendu que la police ne prévoit aucune modification à ces conditions, que les pièces soient demandées par l'entrepreneur des travaux ou par le capitaine, qu'il y ait ou non un marché fixant un délai ; qu'il est évident que dans un cas comme dans l'autre les paragraphes des articles précités doivent recevoir leur application ; qu'en effet, s'il y a marché avec stipulation de délai, il est rationnel de comprendre que l'entrepreneur tient compte, dans ce délai, du temps qui lui est nécessaire pour recevoir les objets qui lui font défaut ;

Attendu que dans le présent litige l'ensemble des travaux ayant exigé seize jours au total, dans lesquels sont compris ceux pour le transport de l'arbre de buttée et autres pièces, soit sept jours, il importe pour la solution à donner de savoir si, en fait, le *Général Chanzy* a réellement attendu les pièces demandées et si sa relâche dans le port de Brest eût été abrégée et de combien s'il avait trouvé sur place les objets dont il avait besoin ; autrement dit, si les seize jours employés aux réparations eussent été réduits au cas où les pièces se fussent trouvées à Brest même, ou si au contraire même dans cette hypothèse les travaux ne pouvaient comporter un moindre délai ; qu'en un mot il faut rechercher si pendant le transport de ces pièces les réparations ont été arrêtées ou retardées ou dans quelle mesure ;

Attendu qu'il faut dire, en conséquence, que si la relâche n'a pas été prolongée en raison de l'absence des organes mécaniques à changer et si le navire n'a été retenu que par les réparations et mise en place, les assureurs ne sont pas tenus de payer les vivres et gages de l'équipage durant une attente qui n'a pas existé puisque, dans cette hypothèse, les réparations se continuaient sans interruption pendant le transport des pièces de rechange ; que si, au contraire, ces mêmes travaux ont été suspendus ou ralentis jusqu'à l'arrivée des objets nécessaires pour les continuer, le navire a attendu et, en exécution du dernier paragraphe de l'article 17 de la police, les gages et vivres de l'équipage doivent rester à la charge des assureurs, mais pour la durée seulement de cette attente ;

Attendu que, sur ce point, les parties n'apportent pas de renseignements suffisants pour permettre au Tribunal de statuer sur une question de fait d'où découle soit l'application

Digitized by Google

du principe général de l'avant-dernier paragraphe de l'article 20, soit la stipulation exceptionnelle du dernier paragraphe de l'article 17 de la police ; qu'il y a donc lieu de recourir à un apurement ;

Par ces motifs,

Nomme Liancour arbitre-expert, avec mission de rechercher si le navire *Général Chanzy* a vu sa relâche dans le port de Brest prolongée par l'absence des pièces dont il avait besoin, et dans quelle proportion la nécessité de faire venir ces pièces a retardé le départ du navire... »

Du 25 janvier 1904. — Prés. M. Beaugé, prés. ; plaid. : Mes Gautté et Guist'hau, avocats.

Observation. — I.-II. — Voy. sur l'application de l'article 17 de la police française d'assurances sur corps, Paris, 9 déc. 1897, ce Rec., XIV, p. 25 et la note ; Nantes, 23 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 70 ; De Courcy, *Commentaire des polices françaises d'assurances maritimes*, p. 120. Comp. Havre, 24 mars 1903, ce Rec., XIX, p. 35 et la note.

Pour les cas où la police ne contient pas la disposition de l'article 20 qui met en principe à la charge de l'assuré les vivres et gages de l'équipage pendant les réparations, voyez Rouen, 5 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 491 et la jurisprudence en note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

30 juillet 1903

Assurances sur facultés. Clause. Risques d'incendie par fortune de mer. Sens. Incendie pendant le voyage. Séjour en transit avant réexpédition à l'intérieur. Comptoir de l'assuré. Magasin de transit. Durée. Police. Absence de délai. Voyage. Interruption. Cas fortuit. Incendie. Assureurs. Responsabilité.

Les « risques d'incendie par fortune de mer » couverts par les assureurs aux termes de leur police sont ceux qui se produisent pendant le voyage.

Le voyage comprend le séjour en transit.

Par suite les assureurs garantissent l'incendie survenu

Digitized by Google

aux marchandises séjournant dans les magasins d'un comptoir de l'assuré, réservés exclusivement pour le transit en attendant la réexpédition à l'intérieur.

Peu importe la durée du séjour lorsque la police n'impartit aucun délai pour le voyage, qui n'est d'ailleurs interrompu que par des circonstances indépendantes de la volonté de l'assuré.

ARCIN GEORGES ET CIE C. COMPAGNIE LA BALOISE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'Arcin, Georges et Cie ont fait assurer diverses marchandises pour le voyage des ports d'Europe à Grand-Lahou, Tiassalé et Bandama, y compris les risques d'incendie par fortune de mer;

Attendu qu'une certaine quantité de ces marchandises a été détruite par un incendie à Grand-Lahou;

Attendu que, d'après les termes de la police, les assureurs répondent seulement du risque d'incendie quand il a le caractère de fortune de mer; que, pour avoir ce caractère, il est indispensable que l'incendie se soit produit pendant le voyage;

Attendu que le voyage comprend le séjour en transit; que, par conséquent, la question qui se pose est celle de savoir si, au moment du sinistre, les marchandises peuvent être considérées comme s'étant trouvées dans un lieu de transit ou, au contraire, ainsi que le soutiennent les assureurs, si le voyage avait été rompu et arrêté à Grand-Lahou et si, par conséquent, les marchandises, étant placées dans un lieu de dépôt, ne pouvaient plus être garanties que par une assurance terrestre;

Attendu que le comptoir du Grand-Lahou, propriété de la maison Arcin, Georges et Cie, reçoit des marchandises pour son propre approvisionnement et en reçoit également en transit pour les factoreries de l'intérieur, Tiassalé, Bouaké, Bandama, etc; qu'il importe tout d'abord de bien observer que les marchandises sinistrées étaient dans un magasin spécial destiné aux marchandises en transit et absolument distinct des autres magasins du comptoir de Grand-Lahou; qu'il convient en même temps de bien préciser que les assureurs sont impuissants à démontrer que le comptoir de

Digitized by Google

Grand-Lahou ait puisé à ces marchandises spéciales pour son propre approvisionnement;

Attendu que les dites marchandises étaient donc bien destinées à être réexpédiées;

Attendu que, de mars 1902 à janvier 1903, Arcin Georges et Cie ont réexpédié de Grand-Lahou sur l'intérieur les deux tiers environ des colis reçus pendant cette période, mais qu'il leur a été impossible d'en réexpédier la totalité;

Attendu en effet que les documents versés aux dossiers démontrent que la révolte des indigènes gagna le pays du nord au sud à partir de mars 1902, et que quelques mois plus tard les bandes armées parcouraient l'intérieur; qu'à Tiassalé même on n'était pas en sécurité; que l'on conçoit fort bien que l'agent d'Arcin, Georges et Cie à Grand-Lahou n'ait pas voulu faire courir des risques aussi graves aux convois qu'il aurait pu organiser et ait préféré laisser accumuler les marchandises dans le magasin de transit en attendant la libre circulation;

Attendu, d'ailleurs, qu'aucun délai n'est imparti par la police pour la durée du voyage, qui, dans l'espèce, n'a été interrompu que par des circonstances indépendantes de la volonté des assurés;

Attendu, d'autre part, que les assureurs prétendent faire grief à Arcin, Georges et Cie, de ce que les réexpéditions n'étaient pas faites selon l'ordre des réceptions des colis et de ce que les marchandises ont été fractionnées pour l'organisation des convois;

Attendu que ces arguments sont sans aucune portée; que les assurés n'avaient, en effet, aucune obligation étroite à ces deux points de vue, et qu'ils avaient, au contraire, à compter avec les circonstances pour le choix des marchandises pouvant convenir à tel ou tel convoi, ainsi que pour le fractionnement des colis quand il s'agissait de les acheminer au moyen de porteurs;

Attendu qu'il faut donc considérer que les marchandises étaient dans un lieu de transit attendant incessamment la continuation du voyage et que, par suite, les risques d'incendie étaient à la charge des assureurs, selon les termes de la police;

Attendu que la dispache régulièrement établie jointe aux dossiers fixe à la somme de 61. 645 fr 40 la valeur des colis perdus et que le montant de la part proportionnelle de cha-

Digitized by Google

cune des compagnies est de 24.658 fr. 20 pour la Baloise, de 24.658 fr. 20 pour l'Union-Continentale et de 12.329 fr. pour la Nationale-Suisse;

Attendu, sur les dommages-intérêts, qu'ils ne sont aucunement justifiés et qu'il n'y a pas lieu d'accueillir cette partie des conclusions des demandeurs;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter à l'offre de preuve formulée par les Compagnies défenderesses, les condamne à payer à Arcin, Georges et Cie : la Compagnie la Baloise : 24.658 fr. 20; l'Union-Continentale : 24.658 fr. 20; la Nationale-Suisse : 12.320 fr.; dit n'y avoir pas lieu à dommages-intérêts; dit que les dépens seront supportées pour 2/5 par la Baloise, pour 2/5 par l'Union-Continentale et pour 1/5 par la Nationale-Suisse. »

Du 30 juillet 1903. — Prés. : M. Saulière ; plaid. : Mes Couronne, agréé, et Brazier, avocat.

Observation. — En l'absence de clauses formelles, la jurisprudence ne semble pas en général être allée si loin que la décision rapportée. Voyez Bordeaux, 9 décembre 1896, ce Rec., XIII, p. 41 et la jurisprudence en note; Marseille, 27 avril 1900, *ibid.*, XV, p. 786 et la note; Douai, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 23. Table décennale, vo *Assurance maritime*, nos 247 et suiv.; Havre, 28 juin 1887, *H.*, 87. 1. 179; Tables du Havre, 1855-75, vo *Assurances sur facultés*, no 77.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BAYONNE

27 novembre 1903

Capitaine. Navire. Mise à la disposition de l'armateur adjudicataire. Etat. Adjudication. Affrétement conditionnel. Acceptation du navire par l'Etat nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire du capitaine non accepté. Demi-fret non dû.

Navire « Aline ».

Le capitaine qui met son navire à la disposition d'un armateur pour prendre part à une adjudication de fret ouverte par l'Etat conclut un affrétement conditionnel, subordonné à l'acceptation du navire par l'Etat.

Digitized by Google

L'armateur reste d'ailleurs libre, sauf stipulation contraire, de présenter d'autres navires à l'adjudication.

Si donc c'est un de ces derniers navires qui est accepté, le capitaine ne saurait avoir droit au demi-fret.

CAP. LEQUIMENER C. LÉGASSE ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Lequimener, à la suite de nombreux pourparlers, a mis son navire à la disposition de S. M. Légasse et Cie pour prendre part à une adjudication de fret moyennant 3.500 francs, prix en travers;

Attendu que, dans ces conditions, l'affrétement était subordonné à l'acceptation de l'*Aline* par l'Etat ; qu'ainsi la promesse d'affrétement n'était pas formelle, n'était que conditionnelle ;

Attendu qu'en offrant à la Marine l'*Aline* pour 4.900 francs et la *Louise* pour 3.823 fr. 17 d'après leur valeur respective, S. M. Légasse et Cie ont violé, au dire de Lequimener, leurs engagements avec lui; qu'ils n'auraient dû présenter que l'*Aline* seule;

Attendu qu'il n'est pas établi par les conventions que S. M. Légasse et Cie aient pris l'engagement de ne présenter à l'adjudication de fret que le navire de Lequimener; que par suite la demande de ce dernier en indemnité de demi-fret n'étant basée que sur ce fait, il doit en être débouté et condamné aux dépens ;

Attendu que la demande reconventionnelle en dommages-intérêts formulée par Légasse et Cie n'étant pas justifiée ne peut pas non plus être accueillie par le tribunal;

Par ces motifs,

Déboute Lequimener de toutes ses demandes, fins et conclusions et le condamne en tous les dépens. »

Du 27 novembre 1903. —

OBSERVATION.—Comp. Tables du Havre, 1875-85, v° *Affrétement*, n° 113; Paris, 4 janvier 1904, ce Rec , XIX, p. 520.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

11 février 1904

Abordage. Navire effectuant son mouillage. Navires en marche. Obligation de l'éviter. Abordage. Responsabilité. — Abordage. Chômage. Indemnité. Calcul. Préjudice. Taux des surestaries. Inapplication.

Navires : « Pauline H » et « Fulton ».

I. — *Le navire au mouillage ou dont les opérations de mouillage s'achèvent étant gêné dans ses mouvements, c'est aux navires en marche qu'il appartient de manœuvrer de façon à l'éviter.*

En conséquence, le navire qui a mouillé ses ancres et qui recule pour accoster une bouée, n'est pas tenu de suspendre son mouvement lorsqu'un autre navire lui signale par le sifflet conventionnel qu'il va le contourner à l'arrière ; et, si ce dernier ne prend pas de large pour éviter l'arrière du navire au mouillage, il est responsable de la collision qui s'en suit.

II. — *L'indemnité de chômage due, après abordage, doit être calculée d'après le préjudice éprouvé et non d'après le taux des surestaries.*

CACCIALUPI C. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSBORDEMENTS MARITIMES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 21 avril dernier, vers 8 heures du matin, une collision eut lieu au môle C dans le Bassin National entre le navire *Pauline H* et un chaland remorqué par le *Fulton*, appartenant à la Société générale des transbordements maritimes ;

Attendu que le capitaine du *Pauline H* réclame à la Société défenderesse, propriétaire du *Fulton*, le montant des avaries qui lui ont été faites et des dommages-intérêts ;

Attendu que le navire *Pauline H* venait de Nice dans le port le 21 avril vers 8 heures du matin ; qu'ayant reçu l'ordre, à la passe, de mouiller et rester sur la bouée du môle C dans le Bassin National, il se dirigea vers le point qui lui avait été désigné et avait déjà pris position, l'avant tourné vers le

Digitized by Google

large, ayant mouillé ses ancres et opérant son mouvement en arrière contre le vent pour accoster la bouée ; qu'à ce moment le remorqueur *Fulton*, traînant deux chalands, traversait le Bassin National pour se rendre au quai des Anglais ; celui-ci arrivé à 150 mètres environ du *Pauline H*, qui lui barrait la route en travers du port, croyant n'avoir pas assez de place pour passer à l'avant du *Pauline H*, signala par le sifflet conventionnel qu'il se portait à tribord afin de contourner le navire par l'arrière ; mais, le *Pauline H* continuant à opérer le mouvement en arrière qu'il avait commencé, le *Fulton* ne fit pas un contour suffisamment accentué pour éviter le *Pauline H* et le second chaland vint cogner contre l'arrière de ce vapeur ;

Attendu que le *Fulton* ne pouvait se méprendre sur la manœuvre d'amarrage du *Pauline H*, puisque celui-ci avait déjà mouillé ses ancres et qu'il reculait ; que par conséquent c'est imprudemment qu'il s'est engagé sur tribord sans prendre assez de large, étant donné qu'il remorquait deux chalands, pour éviter un choc ;

Attendu que vainement le capitaine du *Fulton* prétend avoir sifflé pour indiquer son mouvement, et que le *Pauline H* aurait dû : 1° répondre à ce signal ; et 2° suspendre son mouvement lorsqu'il a vu le *Fulton* engagé ;

Attendu que cette défense ne saurait être admise ; qu'en effet il est assez naturel de reconnaître que le navire qui est au mouillage ou dont les opérations de mouillage commencées s'achèvent, est gêné dans ses facultés pour éviter ceux qui marchent et que c'est à ces derniers, libres de leurs mouvements, qu'il appartient de manœuvrer de façon à éviter ceux qui sont fixés et arrêtés ou partiellement engagés dans leur manœuvre de mouillage ;

Attendu que, par suite, en prenant sa route comme il l'a fait, le *Fulton* a commis une faute qui a amené la collision dont il doit être déclaré responsable ;

Au point de vue de l'indemnité :

Attendu que le capitaine du *Pauline H* réclame la somme de 855 fr. 80, montant des réparations matérielles opérées ; qu'il y a lieu d'admettre le montant de la note produite ; que le demandeur réclame en outre plusieurs jours de surestaries ;

Attendu qu'il est de jurisprudence que les dommages-intérêts, s'il y a lieu d'en accorder, doivent être calculés d'après

Digitized by Google

les circonstances de fait révélées par les débats, mais non en calculant des surestaries qui ont un tout autre caractère ; que le navire *Pauline H*, arrivé le 21 avril à 8 heures du matin, est reparti le 22 à 8 heures du soir, les réparations ayant été faites ; qu'il venait à Marseille, presque entièrement chargé pour un autre port, pour y prendre seulement 50 tonnes de marchandises ; que les réparations faites aussi rapidement que possible n'ont amené qu'une perte de temps très court, dont le Tribunal a les éléments suffisants d'appréciation pour établir le quantum du dommage ;

Par ces motifs,

Déclare le capitaine du *Fulton* responsable de l'abordage survenu le 21 avril entre le *Pauline H* et le chaland remorqué par le *Fulton* ; et de même suite condamne la Société générale des Transbordements Maritimes à payer au capitaine Caccialupi : 1° la somme de 855 fr. 80, montant des réparations faites au navire en suite de la collision ; 2° celle de 500 francs à titre de dommages-intérêts, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 11 février 1904. — Prés. : M. Artaud ; plaid. : Mes Couve et Talon, avocats.

Observations. — I. — Voyez conf. sur l'obligation pour le navire en marche de manœuvrer de façon à éviter le navire au mouillage, Havre, 3 mars 1885, ce Rec., I, p. 133 ; Cassation, 27 novembre 1893, *ibid.*, IX, p. 455 ; Bruxelles, 18 juin 1885, *ibid.*, I, p. 642 ; 10 janvier 1894, *ibid.*, IX, p. 760 ; 9 juillet 1890, *ibid.*, VI, p. 316 ; Ostende, 31 août 1896, *ibid.*, XIII, p. 688.

Pour le cas où un navire passe derrière un autre navire, qui recule, comp. Mansourah, 22 février 1893, ce Rec., IX, p. 608.

La jurisprudence admet généralement une présomption de faute à l'encontre du navire en marche qui aborde un navire au mouillage. Voyez Marseille, 6 août 1895, *ibid*, XI, p. 194 ; Nantes, 24 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 655 ; Marseille, 30 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 377 ; Gand, 15 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 732 ; Autran, *Code international de l'abordage, du sauvetage et de l'assistance maritimes*, chap. III, § 6, nos 365 et suiv., p. 362.

II. — Voyez dans ce sens Nantes, 3 juin 1899, ce Rec., XV, p. 121 et la jurisprudence en note ; *contrà* Rouen, 14 août 1899,

Digitized by Google

ibid., XV, p. 117 et la note ; Dunkerque, 25 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 838 ; Gand, 15 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 732. Comp. Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chap. V, n°s 408 et suiv., p. 382.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 mars 1904

Assurances sur facultés. Règlement Expertise. Vente aux enchères. Assureurs. Choix. Option nécessaire. Expertise. Agents des assureurs. Assistance sans réserve. Acceptation. Expertise terminée. Assuré. Droit de disposer de la marchandise.

Navire : « Alexios-Gauzos ».

Si les assureurs sur facultés ont le droit de faire établir le montant de l'avarie soit par une expertise, soit par voie de vente aux enchères, ils doivent opter entre ces deux modes de procéder.

L'assistance sans réserve du représentant des assureurs à l'expertise provoquée par l'assuré emporte acceptation tacite de ce mode de règlement.

Par suite l'assuré a le droit de disposer de la marchandise, une fois l'expertise terminée.

Escudier c. Compagnie Transatlantique de Berlin.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'une partie de 50 sacs de haricots, par vapeur *Alexios-Gauzos*, à la destination d'Escudier, est arrivée en état d'avarie par suite de fortune de mer ;

Attendu que, pour faire constater et évaluer l'avarie, Escudier a présenté requête au président du Tribunal de céans aux fins de nomination d'un expert ;

Attendu qu'il a été procédé à une expertise par le ministère de M. Tédesco, courtier assermenté ; que Sicard, représentant des assureurs de la marchandise, a été avisé et qu'il a assisté aux opérations sans aucune protestation ni réserve ;

Attendu que l'expert Tédesco a déposé son rapport le

Digitized by Google

23 janvier dernier et avisé immédiatement le sieur Sicard de ce dépôt ;

Attendu qu'Escudier réclame aujourd'hui à ses assureurs le remboursement de l'avarie constatée, soit 193 fr. 35, y compris les frais de l'expertise ;

Attendu que les assureurs contestent la demande par le motif que leur assuré, en prenant possession de la marchandise, et en en disposant, après le dépôt du rapport de l'expert, les aurait privés du droit de faire évaluer l'avarie par la voie de la vente aux enchères publiques ;

Attendu que, si les assureurs jouissent de la faculté de faire établir le montant de l'avarie soit par la voie d'une expertise, soit par celle de la vente aux enchères, ils doivent opter entre ces deux moyens ; que, dans l'espèce, Sicard, en assistant sans réserves aux opérations de l'expertise, a accepté implicitement un mode de règlement dont il doit supporter les conséquences ; que son droit est épuisé et qu'il ne saurait demander encore la vente aux enchères ou reprocher à l'assuré d'avoir rendu cette vente impossible par le retrait de la marchandise ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie Transatlantique de Berlin à payer à Escudier la somme de 193 fr. 35, montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 18 mars 1904. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Renaudin et Ardisson de Perdiguier, avocats.

Observation. — Voyez conf. Marseille, 19 septembre 1899, ce Rec., XV, p. 649 ; 18 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 651 et la note. De même, lorsque, sur avis de l'expert, il a été procédé à la vente aux enchères sans protestation des assureurs, on décide généralement qu'ils ne peuvent contester la régularité de ces opérations. Voyez Marseille, 16 juin 1897, *ibid.*, XIII, p. 98.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 mars 1904

Connaissement. Clause. Poids et quantité inconnus. Effet. Capitaine. Faute. Preuve. Charge du réceptionnaire. Navire. Arrivée. Cales pleines. Déficit considérable sur le poids du connaissement. Capitaine. Faute prouvée. Défaut de vérification du chargement. Faute du chargeur. Capitaine. Déficit. Responsabilité partielle. Clause « poids inconnu ». Tolérance. Influence.

Navire : « Epirée ».

La clause « poids et quantité inconnus » insérée au connaissement, n'exonère pas le capitaine de toute responsabilité ; elle a seulement pour effet de mettre à la charge du réceptionnaire la preuve de la faute du capitaine.

La faute du capitaine est suffisamment établie lorsque le navire arrive avec ses cales pleines, et que cependant une différence considérable est constatée entre le poids transporté et le poids figurant sur les connaissements ; le capitaine aurait dû en effet vérifier par un pointage sommaire si les quantités embarquées correspondaient au poids déclaré.

Mais le capitaine ne peut en pareil cas être déclaré responsable de tout le déficit constaté envers les porteurs des connaissements, la faute initiale ayant été commise par le chargeur.

Il appartient aux tribunaux d'apprécier la responsabilité en tenant compte de cette faute, ainsi que de la marge importante que comporte la clause « poids inconnu ».

Bendit Limburger et Cie, Comptoir National d'Escompte de Paris et Crédit Lyonnais c. Cap. Théophilatos.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Bendit Limburger et Cie, le Comptoir National d'Escompte de Paris et le Crédit Lyonnais sont porteurs de connaissements afférents à divers lots haricots et graines de chanvre, chargés à Braïla sur le vapeur *Epirée*, capitaine Théophilatos ;

Attendu que, à l'arrivée du navire à Marseille, il a été cons-

Digitized by Google

taté, quoique il eût ses cales entièrement pleines, qu'il manquait sur les lots des demandeurs une proportion variant de 28 à 36 o/o ; qu'il est donc constant que le capitaine n'a pas chargé et même ne pouvait matériellement charger dans son navire les quantités portées aux connaissements ;

Attendu que les demandeurs prétendent rendre le capitaine responsable du déficit ou plutôt de la différence ; que le capitaine répond en excipant de la clause « poids et quantités inconnus », insérée dans tous les connaissements ;

Attendu que cette clause n'a pas pour effet d'exonérer le capitaine de toute responsabilité ; qu'elle déplace simplement le fardeau de la preuve et laisse aux porteurs des connaissements le droit d'établir que le capitaine a commis, soit dans l'établissement du connaissement, soit dans le cours du voyage, une faute lourde engageant sa responsabilité :

Attendu que les différences constatées dans l'espèce actuelle, s'élevant à un tiers environ du poids nominal de la marchandise chargée, sont tellement énormes et exceptionnelles, qu'elles devaient nécessairement éveiller l'attention même superficielle de l'officier ou des préposés du bord chargés de recevoir et pointer la marchandise ; que, sans doute, il n'est procédé à l'embarquement à aucun pesage, mais que, la marchandise étant apportée en sacs ouverts, pour être vidée en grenier dans les cales, le capitaine ou ses préposés auraient dû, par un pointage sommaire du nombre des sacs, s'apercevoir que les quantités portées aux connaissements ne pouvaient en rien correspondre aux quantités réellement chargées ; que, en signant les connaissements dans de pareilles conditions, le capitaine a agi avec une légèreté fâcheuse qui le constitue en faute ;

Attendu, toutefois, que la responsabilité du capitaine en un cas pareil, ne peut aller jusqu'à couvrir toute la différence constatée entre les chiffres des connaissements et les quantités débarquées ; qu'il faut tenir compte du jeu de la clause « poids inconnu » qui comporte naturellement une marge importante ; qu'il faut tenir compte encore et surtout de ce que la faute initiale, la plus grave et la plus coupable, a été commise par les chargeurs à l'embarquement, qui n'ont pas remis la marchandise qu'ils déclaraient dans les connaissements ;

Attendu que, en l'état de ces considérations et des autres

Digitized by Google

circonstances de fait, telles que la rapidité inhérente aux embarquements, la difficulté ou l'impossibilité pour le capitaine d'apprécier exactement le poids spécifique des diverses marchandises composant son chargement etc., etc., le Tribunal estime que, dans l'espèce actuelle et sans que cette solution puisse préjuger sa décision dans aucun des cas similaires ou analogues qui pourraient se produire ultérieurement, tout en retenant le principe de la responsabilité du capitaine, il y a lieu de ne mettre à sa charge que la moitié de la différence à liquider ;

Par ces motifs,

Joignant les diverses instances introduites par Bendit Limburger et Cie, le Comptoir National d'Escompte de Paris et le Crédit Lyonnais, dit et déclare le capitaine Théophilatos responsable pour moitié de la différence entre les chiffres des connaissements en litige et les quantités effectivement débarquées afférentes aux dits connaissements ; en cas de difficulté sur le règlement, renvoie les parties par-devant Me Ch. Cauvet, arbitre rapporteur ; le tout avec intérêts de droit et dépens. »

Du 18 mars 1904. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. ; Mes Estrangin et Autran, avocats.

Observation. — Le jugement rapporté est en principe conforme à la jurisprudence en ce qui concerne la portée de la clause « poids et quantité inconnus », qui a pour effet de mettre à la charge du réceptionnaire la preuve de la faute du capitaine. Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 227.

Mais quand y a-t-il exactement faute du capitaine ?

Il ne peut y avoir aucune difficulté de droit lorsque les quantités déclarées au connaissement ont été réellement embarquées et que le déficit est postérieur au chargement ; il s'agit alors simplement de vérifier en fait à qui est imputable le manquant ; et la preuve de la faute du capitaine peut alors résulter de présomptions de fait. Voyez Cassation, 23 juillet 1903, *ibid.* XIX, p 177.

La question devient plus délicate lorsque la marchandise dont le poids est indiqué au connaissement n'a pas été complètement chargée. Même dans ce cas on paraît d'accord pour déclarer le capitaine responsable s'il a fait une fausse

Digitized by Google

déclaration sur la portée du navire. Voyez Honfleur, 11 juillet 1900, *ibid.*, XVI p. 54 et la note. Mais, en dehors de toute déclaration, le capitaine encourt-il une certaine responsabilité ? Est-il obligé, en l'état de la clause « poids et quantité inconnus » de vérifier au moins approximativement les quantités chargées ? Il paraît exister sur ce point une divergence dans la jurisprudence. D'une part en effet il a été jugé, contrairement à la décision rapportée, que le capitaine n'est pas de plein droit responsable de la différence même considérable constatée entre le poids du connaissement et le poids délivré. Voyez Havre, 22 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 87 et la note ; *contrà*, Dunkerque, 30 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 59. D'autre part sur des questions analogues, notamment sur celle de savoir si le capitaine est tenu, en l'état de la clause dont s'agit de répartir le manquant entre les coréceptionnaires, certaines Cours d'appel ne paraissent pas d'accord avec la Cour de Cassation, qui d'une manière générale interprète très largement les clauses d'exonération. Voyez Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 148, et Douai, 9 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 354. Comp. en ce qui concerne la clause « marques inconnues » Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77 et la note ; Rouen, 27 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 303.

Dans la plupart des pays étrangers, la jurisprudence part du même principe que les tribunaux français, à savoir le renversement du fardeau de la preuve, mais il y a, comme en France, des divergences sur l'application :

La jurisprudence italienne se rapproche beaucoup de celle des tribunaux français : la Cour de Cassation de Turin a proclamé à diverses reprises que la clause dont s'agit avait pour effet de mettre à la charge du réceptionnaire, sinon la preuve de la faute du capitaine, du moins la preuve que la quantité déclarée au connaissement avait été réellement embarquée. Voyez Cassation de Turin, 8 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 287 ; 6 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 114 ; *adde* Gênes, 27 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 115 ; 27 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 712 ; 30 juin 1902, *ibid.*, XIX, p. 404 ; 4 avril 1902, *ibid.*, XIX, p. 739

Cependant il a été jugé que, malgré la clause « poids inconnu » le capitaine reste tenu de vérifier au moins approximativement si la quantité chargée concorde avec le poids déclaré. Voyez Cassation de Florence, 27 juin 1896, *ibid.*, XII, p. 222.

Digitized by Google

La jurisprudence danoise semble aussi, en l'état de la clause « poids inconnu » mettre à la charge du destinataire la preuve que la quantité réellement embarquée n'a pas été délivrée. Voyez Copenhague, 13 mars 1890, *ibid.*, VII, p. 590 ; voyez cependant Copenhague, 13 mars 1890, *ibid.*, VII, p. 590. Voyez dans un sens identique, Tunis, 30 juin et 13 octobre 1892, *ibid.*, VIII, p. 165.

En Belgique, on semble donner à la clause une portée plus large ; elle aurait pour effet, d'après certaines décisions, de rendre inopposable au capitaine le poids inscrit au connaissement et même de le dispenser de vérifier les quantités embarquées. Voyez Anvers, 11 mai 1898, ce Rec., XIV, p. 207 ; Bruxelles, 7 mars 1898, *ibid.*, XIV, p. 247.

En Hollande la jurisprudence semble décharger le capitaine, en l'état de la clause dont s'agit, de toute responsabilité Voyez La Haye, 24 novembre 1884, *ibid.*, II, p. 476 et la jurisprudence en note.

En Allemagne, le nouveau Code de commerce du 10 mai 1897, prévoit la question dans son article 655 ainsi conçu :

« Si les marchandises désignées au connaissement quant à leur nombre, leur mesure et leur poids n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées contradictoirement avec le capitaine, il peut ajouter au connaissement la clause « nombre, mesure, poids inconnus ». Quand le connaissement renferme cette mention ou toute autre équivalente, le fréteur n'est pas responsable de l'exactitude des indications qui y sont portées relativement au nombre, à la mesure et au poids des marchandises reçues ». Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 254.

Aux Etats-Unis c'est à l'armateur qu'incombe, malgré la clause « poids inconnu », la charge de prouver la cause de la différence entre le poids porté au connaissement et le poids délivré, mais sa responsabilité est dégagée lorsqu'il a prouvé la livraison de toute la quantité mise à bord. Voyez Cour d'appel (5e circuit), 1er mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 111.

Pour l'Angleterre, voyez Chambre des Lords, 26 novembre 1895, *ibid.*, XIV, p. 545.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

25 mars 1904

Connaissement. Créancier gagiste. Dessaisissement. Débiteur. Vente. Créancier. Perte du privilège. Absence de vente par filière. Clause « paiement contre documents ». Incompatibilité. Vente par filière. Délai de paiement. Dix jours. Livreur. Réclamation contre le réceptionnaire. Réclamation après les dix jours. Réceptionnaire. Paiement du prix. Libération. Livreur. Perte du privilège.

Navires : « Iativa » et « Martas ».

Le créancier gagiste qui a reçu des connaissements en garantie de ses avances, perd son privilège en se dessaisissant des connaissements au profit de l'acheteur des marchandises représentées par ces documents, sans acquérir la qualité de vendeur par filière, la vente par filière supposant plusieurs ventes successives.

Du reste la vente par filière implique le paiement au comptant d'usage de dix jours, et est incompatible avec la clause de paiement contre remise des documents.

En conséquence le créancier gagiste, dessaisi des connaissements, ne peut ni invoquer un privilège sur le prix encore dû par l'acheteur à son débiteur, ni reprocher à cet acheteur d'avoir payé son prix.

Il en est ainsi à plus forte raison s'il a fait connaître sa qualité à l'acheteur plus de dix jours après la vente ; il est en effet de principe, en matière de vente par filière, que, faute par le livreur de formuler sa réclamation dans les dix jours, le réceptionnaire peut se libérer.

Gros c. Paséro et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'il résulte des débats et des documents de la cause que Etienne Gros avait fait des avances à un sieur Corbella et avait reçu en garantie les connaissements afférents à deux parties de 50 fûts chacun huiles d'olive, chargées sur les vapeurs *Iativa* et *Martas* ;

Attendu que, Corbella ayant vendu ces marchandises à

Digitized by Google

Paséro et Cie, Gros a consenti, en fait, à se dessaisir des connaissements sans être réglé de ses avances ;

Attendu que Paséro et Cie ont acheté les dites marchandises à Corbella, paiement 90 o/o contre documents, par traites acceptables à 60 jours, le solde après pesage et réduction ; que, le 7 juillet, ils ont accepté les traites contre remise de la facture provisoire ; que, le 8 juillet, ils ont pris livraison de la marchandise ,

Attendu que le 1er août seulement, soit 23 jours après la livraison, Gros a avisé Paséro et Cie qu'il était le livreur de la marchandise et demandait que le prix fût réglé en ses mains; que Paséro et Cie ont répondu qu'ils avaient déjà, dès le 7 juillet, réglé leur prix jusqu'à concurrence de 90 o/o, conformément aux stipulations de leur marché avec Corbella, leur vendeur ;

Attendu, en l'état, que Gros prétend se prévaloir à l'encontre de Paséro et Cie de l'action directe que l'usage et la jurisprudence, en matière de filière, accordent au premier livreur sur le dernier réceptionnaire ;

Attendu qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, d'une vente par filière, soit d'une vente et revente successives de la même marchandise; que Gros n'a point la qualité de vendeur; qu'il avait celle de créancier gagiste qui lui conférait les droits propres à cette qualité, à savoir : un privilège subordonné à la possession matérielle du gage ; que, en se desaisissant de son gage, sans exiger le règlement, il a perdu son privilège, sans acquérir d'autre part les droits attribués au premier livreur, vendeur d'une marchandise en filière ;

Attendu, d'autre part, que les règles de la vente en filière impliquent virtuellement le paiement au comptant d'usage de dix jours; qu'elles sont incompatibles avec une modalité de vente où la marchandise, comme dans l'espèce, est stipulée payable contre simple remise des documents, avant livraison ;

Attendu enfin, alors même qu'il s'agirait d'une vente en filière, qu'il est certain que Gros, livreur, se serait rendu irrecevable dans son action à l'encontre du réceptionnaire en formulant sa réclamation tardivement, bien après les dix jours pendant lesquels le dit réceptionnaire est tenu de ne point se libérer sans le visa du livreur; que, même dans le cas de filière, Paséro et Cie auraient pu valablement se libérer en mains de leur vendeur, à partir du 19 juillet ;

Digitized by Google

Attendu, en résumé, qu'il n'y a pas lieu de faire à l'espèce actuelle l'application des règles propres aux ventes par filière; que Gros. simple créancier gagiste de Corbella, aujourd'hui en état de liquidation judiciaire, est dénué de toute action à l'encontre de Paséro et Cie qui lui sont étrangers; qu'il en résulte que Paséro et Cie auront à verser le solde de leur prix dans la caisse de la liquidation judiciaire Corbella, leur vendeur ;

Par ces motifs,

Déboute Gros de ses fins et conclusions; et concède acte à Paséro et Cie de ce qu'ils se déclarent prêts à verser le solde de leur prix à la liquidation judiciaire Corbella; condamne Gros à tous les dépens. »

Du 25 mars 1904. — Prés. : M. G. Boyer, prés.; plaid. : Mes Talon et Bergasse, avocats.

Observation. — Voyez sur le mécanisme de la vente par filière, Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, nos 191 et suiv.

La question résolue par le Tribunal faisait difficulté parce que, si ordinairement l'existence de la filière résulte de la remise d'un ordre de livraison, il a été jugé qu'elle peut également résulter de la connaissance que les divers acheteurs ont eue que la livraison devait être faite par un premier vendeur à un dernier acheteur pour compte de tous les autres. Voyez Marseille, 11 mars 1887, *M.*, 87. 1. 139.

Sur le délai de paiement, voyez Aix, 13 mars 1875, *M.* 76. 1. 49. Comp. une décision qui a refusé de reconnaître le caractère de vente par filière à des marchés successifs à cause des clauses relatives au paiement. Havre, 7 mars 1890, *H.*, 91. 1. 150.

Quoi qu'il en soit, la jurisprudence du Tribunal de commerce de Marseille exige en matière de vente par filière que le livreur élève sa réclamation dans un délai de dix jours. Voyez Marseille, 2 février 1885, *M.*, 85. 1. 92. Mais ce délai n'est pas fatal : dès qu'il est expiré le réceptionnaire peut bien se libérer entre les mains de son vendeur immédiat, mais s'il ne le fait pas, le livreur peut toujours lui réclamer le paiement par préférence aux créanciers de la faillite du vendeur intermédiaire. Marseille, 29 août 1887, *M.*, 87. 1. 301.

Sur le gage par remise des connaissements et la perte du gage, voyez Cassation, 24 juin 1896, ce Rec., XII, p. 129;

Digitized by Google

16 novembre 1896, *ibid.*, XII, p. 393 ; Aix, 22 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 510 et les notes sous ces décisions.

TRIBUNAL CIVIL DE BOUGIE

28 mai 1903

Abordage. Règlement international. Art. 21. Remorqueur. Chaland remorqué. Voilier. Assimilation. Rencontre d'un vapeur. Obligation de maintenir route et vitesse. — Abordage. Règlement international. Manœuvre du dernier moment. Fausse manœuvre. Irresponsabilité. Navire abordeur. Responsabilité non atténuée.— Abordage. Règlement international. Vapeur. Manœuvre à tribord non effectuée. Voilier. Dernier moment. Manœuvre à tribord. Absence de faute. — Abordage. Navire abordeur. Rapport de mer. Allégations invraisemblables ou inexactes. Navire abordé. Rapport de mer. Préférence. — Abordage. Feux de position. Absence. Faute grave. Défaut de mention aux rapports de mer. Preuve irrecevable. — Règlement international. Art. 5. Remorqué. Feux blancs. Obligation. Chalands. Inertie. Inapplication. — Chalands. Feux blancs. Algérie. Côtes. Non usage. — Remorqueur. Feux blancs superposés. Vapeur. Présence du remorqué connue. Remorqué. Absence des feux réglementaires. Impossibilité de s'en prévaloir. — Règlement international. Remorqueur. Feu rouge et feux blancs superposés. Vapeur. Manœuvre à tribord.— Remorqueur. Feux blancs superposés. Absence de feu rouge. Vapeur. Obligation de s'écarter de sa route. — Absence de brouillard. Navires s'apercevant. Manœuvres. Non nécessité de les signaler. Signaux phoniques. Défaut d'importance. — Abordage. Dommages-intérêts. Réparations. Indemnité de chômage. Voyage sans profit. Salaires. Navire abordé. Contrats. Transports effectués avec d'autres chalands. Voyages doublés. Indemnité. Privation de jouissance. Chômage. Indemnités. Cumul impossible.— Abordage. Indemnité de chômage. Taux de 75 centimes. Vapeurs. Application. Chalands et gabares. Taux de 10 centimes.

Navires : « Kléber », « Lorraine » et « Furet ».

I. — Le vapeur remorquant un chaland est assimilé à un voilier et conformément à l'article 21 du Règlement international du 21 février 1897 ayant pour objet de prévenir

Digitized by Google

les abordages, il doit maintenir sa route et conserver sa vitesse, lorsqu'il rencontre un vapeur.

II. — Aux termes de l'article 21, nota, *du Règlement international, lorsque la collision est inévitable, le navire, tenu en principe de maintenir sa route, doit faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage.*

La fausse manœuvre du dernier moment faite dans ces conditions par le navire abordé ne diminue en rien la responsabilité du navire abordeur.

III. — Lorsque le vapeur, rencontrant un voilier, et tenu normalement d'après les circonstances de venir sur tribord, n'effectue pas cette manœuvre, il n'y a pas fausse manœuvre de la part du voilier qui au dernier moment fait « tribord toute » pour éviter l'abordage.

IV. — Le rapport de mer du navire abordé dont les mentions sont vraisemblables ou justifiées, doit être préféré pour la preuve des faits douteux, au rapport de mer du navire abordeur dont les affirmations intéressées sont invraisemblables ou démontrées inexactes.

V. — L'absence des feux de position constitue pour un navire une faute grave, une infraction flagrante aux règlements maritimes.

La constatation de cette faute est élémentaire et capitale pour celui qui doit en bénéficier.

Lors donc que les rapports de mer sont muets sur l'extinction ou le défaut de visibilité d'un des feux de position, les parties sont irrecevables à arguer ultérieurement de ce fait.

VI. — L'article 5 du Règlement international, aux termes duquel tout navire remorqué doit porter les feux mentionnés à l'article 2, excepté les feux blancs, s'applique seulement aux navires susceptibles de se mouvoir par leurs propres moyens, à l'exclusion des chalands, inertes par eux-mêmes.

VII. — D'ailleurs, sur les côtes d'Algérie il n'est pas d'usage de munir les chalands remorqués des feux prévus par le Règlement international.

VIII — Lorsqu'un remorqueur porte les deux feux blancs superposés signalant la présence d'un navire remorqué, le navire à vapeur, qui ne pouvait ignorer la présence du

Digitized by Google

remorqué, ne peut arguer de ce qu'il ne portait pas les feux réglementaires.

IX. — Le navire à vapeur qui aperçoit le feu rouge et les feux blancs superposés d'un remorqueur, doit normalement manœuvrer par tribord.

X. — Le navire à vapeur qui aperçoit les deux feux blancs superposés d'un remorqueur doit s'écarter de sa route.

Faute de ce faire, il est en faute, même si le remorqueur ne porte pas son feu rouge.

XI.— La question des signaux phoniques est sans importance, même pendant la nuit, lorsque les navires s'aperçoivent et n'ont pas besoin de signaler leurs manœuvres comme en cas de brouillard.

XII. — Les dommages-intérêts dus au navire abordé par le navire responsable du sinistre doivent comprendre le montant des réparations d'avaries et une indemnité de chômage.

Ils peuvent comprendre, en outre, une indemnité pour le voyage au cours duquel est survenu l'abordage et qui a été sans profit, notamment pour les salaires payés à l'occasion de ce voyage.

Ils peuvent comprendre également une indemnité pour le préjudice causé à l'armateur du chaland abordé par la nécessité d'effectuer les transports, pour lesquels il avait pris des engagements, en employant des chalands de moindre tonnage et par suite de doubler le nombre des voyages.

Mais on ne peut cumuler une indemnité pour privation de jouissance avec l'indemnité de chômage.

XIII. — L'indemnité de chômage de 0 fr. 75 par jour et par tonneau de jauge ne s'applique qu'aux vapeurs en cours de route.

Pour les chalands et les gabares, l'indemnité de chômage doit être fixée à 0 fr. 10 par tonne et par jour.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que dans la nuit du 10 au 11 août 1901, à quelque distance de Djidjelli, une collision s'est produite entre le vapeur *Kléber* de la Compagnie Générale Transatlantique et le chaland *Lorraine*, remorqué par le vapeur *Furet* de la maison Schiaffino et Jouvet...

Digitized by Google

Attendu que le 19 décembre 1901, il a été rendu par le Tribunal de Bougie un jugement commettant trois experts près le Tribunal d'Alger à l'effet de rechercher et déterminer quelles étaient les causes de l'accident et dire à qui en incombait la responsabilité ;

Attendu que par jugement du 13 juin 1902, ce même Tribunal a déclaré nul le travail des experts et renvoyé les parties devant d'autres experts à désigner par le président du Tribunal de commerce de Marseille ;

Attendu que sur appel interjeté par la Compagnie Générale transatlantique, la Cour d'appel d'Alger a confirmé le dit jugement en ce qu'il prononçait la nullité de l'expertise d'Alger, mais l'a infirmé en ce qu'il ordonnait une seconde expertise et admis d'office Schiaffino et Jouvet à établir, tant par titres que par témoins, devant le Tribunal de commerce de Bougie, autrement composé :

1° Quelles ont été les circonstances, conditions, causes de l'abordage, objet du litige ;

2° Notamment que le feu rouge du *Furet* était éclairé, que les prescriptions maritimes avaient été observées à bord de ce navire ; quelles seraient celles de ces prescriptions qui auraient été violées à bord du *Kléber* ; que le capitaine de ce navire a confondu les feux de Djidjelli avec ceux du *Furet*...

Attendu que si le point de croisement des deux routes ne peut être reconnu, sa distance au point de la collision demeure également incertaine, et que la distance du point de la collision au mouillage de Djidjelli est à peu près indifférente ;

Attendu, en conséquence, que sur ce point il convient de retenir seulement des éléments de la cause que le *Kléber* et le *Furet*, avant la collision, devaient croiser normalement leurs routes en un point inconnu, mais tel qu'avant d'y arriver le *Kléber* voyait le feu rouge du *Furet* et après l'avoir dépassé voyait son feu vert...

Attendu qv'il y a lieu à présent d'étudier successivement le rôle joué par le *Kléber* et par le *Furet* :

1° En ce qui concerne le rôle du *Furet* :

Attendu que c'est par tribord qu'a été aperçu le *Furet* au premier moment par le personnel du *Kléber* ;

Attendu que les parties sont d'accord pour déclarer que le *Furet* avait maintenu sa vitesse conformément à l'article 21

Digitized by Google

du Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, Règlement du 21 février 1897 ;

Mais attendu que la Compagnie défenderesse prétend qu'après que les navires furent en vue, le *Furet* a fait une manœuvre à tribord assez longtemps avant l'accident pour qu'au moment de la collision il se trouvât bien en dehors de sa route normale, alors que cette manœuvre lui était interdite par l'article 21 du Règlement, qui prescrit aux remorqueurs assimilés aux voiliers, de maintenir leur route ;

Et attendu au contraire que les demandeurs prétendent que le *Furet* a, conformément à l'article sus-visé, maintenu sa route et que ce n'est qu'au dernier moment et pour éviter d'être coupé en deux par le *Kléber* qu'il a fait tribord toute, usant en cela de la faculté laissée par l'article 27 et la note qui suit l'article 21, de s'écarter du règlement pour éviter un danger immédiat et de faire telle manœuvre jugée la meilleure pour éviter un abordage ;

Attendu que la Compagnie Transatlantique à l'appui de son allégation, invoque le rapport de mer du *Kléber*...

Attendu que ponr que le feu vert du *Furet* fût aperçu un instant du *Kléber*, il n'était nullement nécessaire, comme le prétend la Compagnie Transatlantique, que le *Kléber* eût dépassé le point de croisement des deux routes : « Le chaland *Lorraine* gouverne mal à la remorque, disent les conclusions mêmes de la Compagnie Transatlantique, il embarde et fait embarder le remorqueur, et ce dernier ayant le feu rouge éteint a pu montrer son feu rouge éteint dans une embardée » ;

Attendu, abstraction faite de la remarque précédente, que la valeur, comme moyen de preuve, du rapport de mer du *Kléber* et de la déposition de Coriol sera examinée plus loin ; mais qu'à supposer que le *Furet* ait manœuvré à tribord, comme l'indiquent le dit rapport et la dite déposition, assez longtemps avant l'accident pour qu'au moment de la collision il se trouvât bien en dehors de sa route normale, on ne voit nullement la raison qui aurait pu dicter cette manœuvre à son capitaine, et la Compagnie Transatlantique elle-même ne peut s'expliquer cette manœuvre et est obligée de la qualifier d'insensée ;

Attendu que Lubrano et Dagosto ont déclaré à l'enquête qu'ils n'avaient fait qu'une seule manœuvre, celle de tribord toute, et cela au moment même où la collision allait se pro-

Digitized by Google

duire et afin de l'éviter ; que leur témoignage n'a pas moins de valeur que celui de Coriol ou que le rapport de mer du *Kléber* ;

Attendu que devant les experts ces deux marins avaient parlé d'abord d'une manœuvre antérieure à celle de tribord toute et qui avait consisté à faire mettre un peu plus à terre, soit à tribord, environ 5 degrés ;

Attendu que vainement la Compagnie Transatlantique soutiendrait que cette manœuvre aurait eu pour effet de jeter le *Furet* considérablement en dehors de sa route normale et aurait ainsi été cause de l'abordage ;

Attendu en effet qu'une telle manœuvre ne pouvait faire dévier le *Furet* de sa route normale que d'une façon minime, même au bout d'un temps assez long ;

Mais attendu que certainement l'intervalle de temps qui a séparé la première manœuvre 5 degrés de la deuxième manœuvre tribord toute, a été très court, ainsi qu'il résulte des termes suivants de l'interrogatoire de Lubrano par les experts :

« Où étiez-vous au moment de l'accident ? — J'étais sur la passerelle.— Qu'avez-vous fait alors ? — J'ai fait mettre un peu plus à terre, environ 5 degrés pour éviter l'abordage. — Que s'est-il passé après être venu sur tribord ? — Il m'a donné un coup de sifflet et à ce moment j'ai vu ses trois feux. Comme j'ai vu qu'il venait directement sur moi, j'ai fait alors tribord toute, pour éviter l'abordage » ;

Attendu que cette manœuvre tribord toute faite au moment de l'accident suivant l'expression de Lubrano, est bien celle qui est prévue par la note de l'article 21 du Règlement, ainsi conçu :

« Il peut se faire que deux navires viennent à se trouver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre ; mais dans ce cas l'autre navire doit faire, de son côté, telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter l'abordage » ;

Attendu que la Compagnie Transatlantique critique cette manœuvre de la dernière minute et prétend qu'au lieu de faire tribord toute, c'était bâbord toute que le *Furet* aurait dû faire et fait remarquer qu'il suffisait au *Furet* de venir de 26 degrés sur bâbord pour éviter le *Kléber*, alors qu'en

Digitized by Google

venant sur tribord pour l'éviter également, il devait venir de 64 degrés ;

Attendu que, même dans le cas où cette manœuvre serait considérée comme inopportune, elle ne saurait être reprochée au *Furet*, « la jurisprudence étant établie que la fausse manœuvre faite au dernier moment, quand l'abordage est inévitable, par le navire abordé, ne diminue en rien la responsabilité du navire abordeur » (Marseille, 30 janvier 1900; et aussi Tribunal de Fécamp, 11 octobre 1899 et Cour d'appel de Rouen, 26 juin 1900).

Mais attendu que cette manœuvre, loin d'être inopportune, était indiquée par les circonstances, qu'en effet le *Furet* remorqueur assimilé au voilier, se sachant déjà depuis quelque temps en vue du *Kléber*, s'attendait d'un instant à l'autre à voir le *Kléber* faire la manœuvre qui lui était prescrite par l'article 20 du Règlement, soit venir sur tribord et qu'une collision était inévitable si lui-même au même moment venait sur bâbord. « Cette manœuvre, dans mon esprit, dit à l'enquête le capitaine au long cours Riva, était indispensable pour éviter le choc, étant donné que le *Kléber* n'avait pas manœuvré assez tôt »...

Attendu que la Compagnie Transatlantique prétend que le feu rouge du *Furet* n'était pas allumé et invoque le témoignage de Mancip, Costa, Barthélemy, Pasti, Hallay, Coriol, qui n'auraient pas vu ce feu ;

Attendu qu'il ne s'en suit pas forcément de ce que ces témoins, tous du *Kléber*, n'ont pas vu le feu rouge du *Furet*, que ce feu ne fût pas allumé ;

Attendu que, Lubrano, Dagosto, Tenella, Ricardo, du *Furet* et Benigni du *Kléber*, ont affirmé au contraire avoir vu allumé le feu rouge du *Furet* ;

Attendu que le rapport de mer du *Furet* mentionne que son feu rouge était allumé ;

Attendu que, d'après les demandeurs, lorsque l'affaire a été plaidée la première fois devant le Tribunal de Bougie à la date du 19 décembre 1901, il n'a nullement été question de cette prétendue extinction du feu rouge ;

Attendu que cette allégation des demandeurs n'a pas été contredite par la Compagnie défenderesse ;

Attendu enfin et surtout que le rapport de mer du capitaine du *Kléber* est muet sur ce point ;

Attendu que « l'absence des feux de position » ainsi que

Digitized by Google

concluent les demandeurs, constitue pour un navire une faute grave, une infraction flagrante aux règlements maritimes et que la constatation de cette faute est élémentaire et capitale pour celui qui doit en bénéficier, et que la jurisprudence dans des conditions analogues a décidé que lorsque les rapports de mer étaient muets sur le fait de l'extinction ou de défaut de visibilité d'un des feux de position, les parties étaient irrecevables à arguer ultérieurement de ce fait (Fécamp, 11 octobre 1899, Cour d'appel de Rouen, 26 juin 1900).

En ce qui concerne l'absence de feux sur le chaland remorqué :

Attendu que l'article 5 du règlement du 21 février 1897 prescrit que tout navire remorqué doit porter les feux mentionnés à l'article 2, à l'exception des feux blancs ;

Mais attendu que ce texte s'applique aux navires qui sont susceptibles de se mouvoir par leurs propres moyens, et non aux chalands qui sont inertes par eux-mêmes et ne se déplacent que mus par des navires ;

Attendu d'ailleurs que l'usage paraît être sur les côtes d'Algérie que les chalands remorqués ne sont pas munis des feux prévus par le règlement sus-visé ;

Attendu enfin que même en admettant que le chaland fût tenu de porter des feux et n'en portât pas, la responsabilité d'un navire en faute vis-à-vis de lui ne changerait pas, puisque le dit navire ne pourrait ignorer la présence du chaland, étant donnée l'existence sur le remorqueur des deux feux blancs superposés ;

2° En ce qui concerne le rôle du *Kléber* :

Attendu que la Compagnie défenderesse reconnaît que le *Kléber* n'a fait aucune manœuvre de gouvernail et prétend que, marchant lentement déjà depuis quelque temps, il a, aussitôt prévue la possibilité d'une collision, stoppé et fait machine en arrière et qu'il était étale ou à peu près au moment où le *Furet* a jeté le chaland sur son étrave ;

Attendu que si le feu rouge était allumé, le *Kléber* qui ne pouvait manquer de le voir, est inexcusable de ne pas avoir manœuvré par tribord afin de l'éviter comme le lui prescrivait l'article 20 du règlement du 21 février 1897, ainsi conçu :

« Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles (nous avons vu que le remorqueur est assimilé au navire à voiles), courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous

Digitized by Google

vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles » ;

Attendu qu'à supposer même que le feu rouge du *Furet* ne fût pas allumé, la même obligation s'imposait au *Kléber*; car il avait découvert le *Furet* dix minutes ou un quart d'heure avant la collision, ainsi que le déclare le témoin Coriol ; il l'avait reconnu à ses deux feux blancs superposés pour un remorqueur; et si certains témoins du *Kléber* déclarent qu'après avoir vu d'abord le feu vert du remorqueur ils ont ensuite cessé de voir ce feu et n'ont pas vu son feu rouge, comme ils continuaient à voir ses feux blancs superposés, ils devaient en conclure que le remorqueur n'avait pas son feu rouge allumé ; qu'il approchait et que par conséquent une collision était possible et qu'il fallait s'écarter de la route du remorqueur en vue ;

Attendu en ce qui concerne les signaux phoniques, que le *Furet* pouvait n'en avoir fait aucun et qu'il est incertain d'après l'enquête si le *Kléber* a donné un ou plusieurs coups de sifflet quelques minutes ou bien un instant avant l'accident;

Mais attendu que la question est sans importance puisque les navires se voyaient et n'avaient pas besoin de se signaler leurs manœuvres par le sifflet comme en cas de brouillard ;

En ce qui concerne la vitesse du *Kléber* au moment de l'abordage :

Attendu que la gravité de l'avarie produite par le *Kléber* suffit pour établir qu'il avait encore de la vitesse au moment de l'abordage, que les témoins Maltre, Caffa et Riva, le premier charpentier de marine, et les autres capitaines au long cours, lesquels ont examiné le chaland au lendemain de l'accident, ont conclu de leur examen, le premier et le troisième que le *Kléber* devait avoir une vitesse de quatre milles à l'heure, et le deuxième qu'il avait encore une certaine vitesse ;

Attendu d'ailleurs que le fait est confirmé par la déposition de Lubrano et de Dagosto du *Furet*, de Benigni du *Kléber*, d'après qui « même après l'abordage, le *Kléber*, quoique ayant battu en arrière avançait encore » et de Paoli, également du *Kléber*, et d'après qui le *Kléber* avait encore de la vitesse au moment de l'abordage ;

Attendu au contraire que d'après plusieurs témoins du *Kléber*, Coriol, notamment, ce navire était complètement étale au moment de l'abordage ;

Attendu toutefois que, de l'aveu des défendeurs, dans leurs

Digitized by Google

conclusions, il paraît résulter de l'ensemble des témoignages la preuve que le *Kléber* avait au moins un reste de vitesse au moment de l'abordage ;

Attendu que le rapport de mer du *Kléber* s'est exprimé comme il suit sur ce point : « Le remorqueur change sa route... Immédiatement, je stoppe la machine et mets la marche en arrière toute, en indiquant cette manœuvre par le sifflet à vapeur. Mais le remorqueur n'en tient pas compte... Le chaland vint buter avec fracas sur l'avant de mon navire... Mais comme mon navire était stoppé, j'ai pu mettre une embarcation immédiatement à la mer » ;

Attendu donc que d'après les prétentions de la Compagnie défenderesse et d'après le rapport de mer du *Kléber*, ce navire au moment de l'abordage n'avait plus qu'une vitesse presque nulle, tandis que d'après les demandeurs il avait encore une vitesse considérable ;

Attendu que le rapport de mer du *Furet* s'exprime ainsi : « J'ai entendu un coup de sifflet, en même temps j'apercevais les trois feux venant directement sur mon travers bâbord ; voyant que l'abordage était inévitable, je suis venu en grand sur tribord pour éviter d'être coupé en deux... Mais le chaland que j'avais à la remorque a été abordé en plein par le travers de bâbord » ;

Attendu que ces expressions impliquent nécessairement de la part de Lubrano, capitaine du *Furet*, cette affirmation, qu'il a d'ailleurs répétée à l'enquête, que le *Kléber* avait une grande vitesse ;

Attendu donc que sur ce point, comme sur d'autres, les deux rapports de mer sont en contradiction ;

Attendu que ces contradictions avaient été remarquées par le Tribunal de Bougie, à qui leur importance n'avait pas échappé ;

Attendu que la Cour d'appel, dans son arrêt du 4 novembre 1902, s'exprime ainsi :

« Attendu que le Tribunal a, par décision du 12 décembre 1901, ordonnant une première expertise, retenu, avec raison, que les rapports de mer des capitaines... loin de se compléter l'un l'autre, se contredisent entièrement, que dans ces conditions, il y a lieu d'en déduire que l'un d'eux est manifestement contraire à la vérité »

Attendu qu'aucune des mentions du rapport du *Furet* n'a été péremptoirement démontrée fausse ;

Digitized by Google

Attendu au contraire que l'inexactitude de plusieurs des mentions du rapport de mer du *Kléber* a été manifestement démontrée. « Le capitaine du *Kléber*, disait le rapport des experts, étant venu mouiller à Djidjelli avec la bordée de quart seulement, a craint d'encourir un blâme de sa Compagnie pour n'y être pas venu en mettant aux postes de mouillage, auquel cas le second capitaine aurait dû être sur le gaillard d'avant et le matelot Benigni à la barre, or il est avéré que ces deux personnes n'étaient pas sur le pont au moment de l'accident » ;

Attendu que Coriol qui est le second capitaine, a affirmé, ainsi que plusieurs autres témoins du *Kléber*, qu'on avait mis aux postes de mouillage, alors que Hallay à l'expertise et Benigni à l'enquête ont déclaré au contraire qu'on n'y avait pas mis ;

Attendu donc que le rapport de mer du *Kléber* est inexact en ce qu'il déclare qu'on avait mis aux postes de mouillage, inexact encore en ce qu'il présente, ainsi que nous l'avons vu, la vitesse du *Kléber* comme nulle ou presque nulle, alors qu'elle était encore considérable ;

Attendu que l'explication de ces inexactitudes réside dans la crainte éprouvée par le capitaine du *Kléber* de ses responsabilités encourues ;

Attendu que plusieurs membres du personnel du *Kléber* ont fait aussi des déclarations certainement inexactes dans le but de dégager la responsabilité de leur capitaine, telles par exemple et pour n'en citer qu'une de plus, que celle qui consistait à présenter faussement à la Commission nautique de Philippeville et aux experts d'Alger, comme homme de barre au moment de l'abordage Benigni au lieu de Hallay ;

Attendu, en conséquence, que foi est due au rapport de mer du *Furet* plutôt qu'au rapport de mer du *Kléber* ;

Attendu donc, et pour conclure, que des documents de la cause, des rapports de mer et de l'enquête, il résulte que l'abordage s'est produit sans doute par suite du manque de vigilance du personnel du *Kléber*, et qu'aucune faute ne peut être imputée au *Furet*, tandis que le *Kléber* ayant commis la faute de n'avoir pas fait en temps utile les manœuvres nécessaires pour éviter le navire qu'il avait reconnu pour un remorqueur et qui croisait sa route, doit être rendu responsable de l'abordage et de ses conséquences ;

Sur le dommage :

Digitized by Google

Attendu que le Tribunal possède les éléments d'appréciation suffisants ;

Attendu que les dommages-intérêts doivent constituer une réparation complète du préjudice causé, c'est-à-dire, suivant l'usage, comprendre le montant des réparations, des avaries et une indemnité de chômage ;

En ce qui concerne la demande de 3.785 fr. 09 pour frais de réparations du chaland :

Attendu que cette somme a été fixée par l'expertise à laquelle il a été procédé en vertu de l'ordonnance rendue sur requête par M. le président du Tribunal de Bougie le 20 août 1901, ordonnance régulièrement signifiée à la Compagnie Transatlantique défenderesse ;

En ce qui concerne la demande de 3.456 francs pour indemnité de chômage depuis le 11 août, date de l'abordage jusqu'au 28 septembre, date de l'expiration du temps jugé nécessaire par les experts pour procéder aux réparations :

Attendu que cette somme représente, d'après le calcul fait par les demandeurs, une indemnité de 0 fr. 75 par jour et par tonneau de jauge, le chaland *Lorraine* jaugeant 26 tonnes ;

Mais attendu que ce tarif est celui qui s'applique à un vapeur en cours de route, et non celui qui s'applique à un chaland tel que la *Lorraine*, et que, même pour une gabare, embarcation encore supérieure au chaland, l'indemnité doit être fixée à 0 fr. 10 par tonne et par jour (Nantes, 11 avril 1885) ;

Attendu qu'il convient sur ce point de réduire la demande à ce chiffre ;

En ce qui concerne la demande de 500 francs, représentant la valeur d'une embarcation coulée au moment de l'abordage :

Attendu qu'il n'a été justifié en aucune façon qu'une embarcation eût été coulée, qu'il n'en a nullement été question dans tout le cours du procès ;

En ce qui concerne la demande de 500 francs, valeur de la remorque cassée :

Attendu que cette remorque n'a pas disparu, qu'une partie est demeurée au chaland pendante, que l'autre partie était ramenée à bord du *Furet* ;

Attendu qu'il suffisait de la réparer pour la remettre en

Digitized by Google

usage et que le Tribunal a estimé qu'une somme de 100 fr. était suffisante pour effectuer cette réparation ;

En ce qui concerne la somme de 800 francs pour les voyages effectués, sans profit du fait de l'abordage, par le *Furet* et son personnel et les journaliers du chaland les 10 et 11 août 1901 :

Attendu que cette demande est justifiée, mais qu'elle est exagérée et doit être réduite ;

En ce qui concerne la demande de 2.400 francs pour le préjudice causé par la privation de jouissance pendant 48 jours du chaland *Lorraine* et la nécessité pour les demandeurs d'effectuer les transports pour lesquels ils avaient des contrats en employant des chalands de moindre tonnage et par suite de doubler le nombre de leurs voyages :

Sur le premier point, privation de jouissance de la *Lorraine* :

Attendu qu'une indemnité de chômage a déjà été prévue, que celle-ci ferait un double emploi avec celle-là et qu'il n'y a lieu en conséquence d'accueillir la demande sur ce point ;

Sur le deuxième point :

Attendu que le préjudice éprouvé de ce chef est certain, mais que la demande beaucoup trop élevée doit être réduite ;

En ce qui concerne la demande de 5.000 francs de dommages-intérêts formulée par chacune des parties contre l'autre pour le préjudice à elle causée par le procès :

Attendu que ce préjudice n'est pas établi et qu'il y a lieu de repousser ces demandes ;

Par ces motifs,

Condamnons la Compagnie Générale Transatlantique à payer à Schiaffino et Jouvet :

1° La somme de 3.785 fr. 09, représentant les réparations faites au chaland ; 2° la somme de 460 francs représentant l'indemnité du chômage du chaland ; 3° la somme de 100 fr. représentant la réparation de la remorque cassée ; 4° la somme de 300 francs pour les voyages effectués sans profit du fait de l'abordage, par le *Furet* avec son personnel et les journaliers du chaland les 10 et 11 août 1901 ; 5° la somme de 1.000 francs pour le préjudice causé par la nécessité pour les demandeurs d'effectuer les transports pour lesquels ils avaient des contrats en employant des chalands de moindre tonnage et par suite d'augmenter le nombre de leurs voya-

Digitized by Google

ges ; soit au total la somme de 5.645 fr. 89 ; rejette toutes les autres demandes ;

Condamne la Compagnie Transatlantique en tous les dépens et aux intérêts de droit. »

Du 28 mai 1903. — Plaid. : Mes Galle, avocat, et Pianelli, avoué (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal civil de Bougie rendu dans cette affaire, du 13 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 99 et la note.

Voyez le Règlement du 21 février 1897 ayant pour objet de prévenir les abordages en mer, *ibid.*, XII, p. 636.

I. — Sur l'assimilation du remorqueur au voilier, voyez conf. Nantes, 23 août 1890, ce Rec,, VI, p 291 et la jurisprudence en note ; Marseille, 31 décembre 1885, *H.*, 86, 2. 174, *M.* 86. 1. 79 ; Aix, 3 mai 1886, *M.* 88 1. 105. Comp. Marseille, 4 août 1885, *H.*, 86. 2. 31 ; *contrà* Aix, 31 juillet 1890, ce Rec., VI, p. 144.

Sur l'obligation du voilier rencontrant un vapeur de maintenir sa route et de conserver sa vitesse, comp. Rouen, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 165 et la note. Fécamp, 11 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 759 et la note ; Marseille, 6 juillet 1903, *ibid.*, XIX, p. 397.

Voyez sur tous ces points Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chapitre III, nos 256 et suiv., p 322 et suiv.

II. — III. — Sur la manœuvre du dernier moment et le défaut d'influence de la fausse manœuvre sur la responsabilité du navire abordeur, voyez Marseille, 30 janvier 1900, ce Rec., XV, p 464 et la jurisprudence en note ; Fécamp, 11 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 759 ; Rouen, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 165 ; Douai, 23 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 27 ; Ostende, 31 août 1896, *ibid.*, XIII, p. 688 ; Sentence arbitrale, 22 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 212 ; Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 421 ; Table décennale, vo *Abordage maritime*, nos 107 et suiv., 135 et suiv. ; Autran, *op. cit.*, ch. III, nos 324 et suiv., p 342 et suiv.

IV. — Voyez conf. Rouen, 26 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 165 ; Marseille, 29 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 782 et la

(1) Communication de Me Galle, avocat à Bougie.

Digitized by Google

note ; Autran, *op. cit.*, chap. XVI, n°s 720 et suiv., p. 489 et suiv. ; Rouen, 5 février 1902, *H.* 1902. 2. 58.

V.— Lorsque les rapports de mer sont muets sur l'absence des feux réglementaires, les parties peuvent-elles arguer de ce fait ? Voyez Fécamp, 11 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 759 ; Rouen, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 165 (motifs); Cour du district est de la Virginie, 12 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 812 ; Autran, *op. cit.*, chap. XVI, n° 722, p. 489.

VI. — VII. — Comp. la distinction faite entre les navires remorqués et les chalands à propos d'une question différente, Marseille, 4 février 1901, ce Rec., XVI, p. 665.

VIII. — Comp. Syra, 1900, n° 1051, ce Rec., XVI, p. 573 et la note.

IX. — Sur la manœuvre de tribord, lorsqu'un vapeur aperçoit les feux de côté du navire qu'il rencontre, comp. Cassation, 19 mars 1888, ce Rec., III, p. 663 ; Aix, 24 mars 1885, *ibid.*, I, p. 41 ; 6 mars 1894, *ibid.*, X, p. 197 ; Autran, *op. cit* , chap. III, n° 239 et suiv., p. 317 ; Tables de Marseille, 1880-90, v° *Abordage*, n° 19.

X. — Comp. Cour du district est de la Virginie, 12 février 1902, ce Rec., XVII, p. 812.

XI. — Comp. des décisions analogues pour l'absence de feux, Rouen, 18 décembre 1883, *M.*, 84. 2. 36 ; 5 février 1902, *H.*, 1902. 2. 58 et la note 8 ; Autran, *op. cit.*, chap. III, n° 176, p. 297.

XII. — L'indemnité due pour abordage comprend outre le montant des réparations une indemnité de chômage. Voyez Havre, 12 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 81.

Sur les dommages aléatoires résultant de l'exécution ou de l'inexécution des contrats qui liaient l'armateur du navire abordé, voyez Nantes, 3 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 121. Comp. Naples, 5 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 524 ; Dunkerque, 16 avril 1901, *H.* 1901 2. 75 ; Tables générales, v° *Abordage maritime*, n°s 205 et suiv.

L'indemnité pour chômage ne peut être évidemment cumulée avec d'autres indemnités basées sur le même préjudice. Voyez Dunkerque, 25 mars 1902 précité. Comp. Dunkerque, 17 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 208.

XIII. — Voyez conf. comme tarif pour les vapeurs, Havre, 12 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 81 : Rouen, 14 août 1899, *ibid.*, XV, p. 117 ; Dunkerque, 25 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 838. Comp. Gand, 15 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 732 et

Digitized by Google

la note. L'indemnité ne doit-elle pas être calculée plutôt d'après le préjudice réellement éprouvé ? Voyez les notes sous ces décisions ; *adde* Nantes, 3 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 121 ; 24 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 126 et les notes.

Pour les chalands, voyez Havre, 25 août 1890, *ibid.*, VI, p. 431 et la jurisprudence en notes.

Pour les chalands, voyez une décision qui a admis le même tarif de 0 fr, 10 : Nantes, 11 avril 1885, *N.*, 85. 1. 231. Comp. Havre, 25 août 1890, ce Rec., VI, p. 431 et la jurisprudence en note ; Douai, 25 mars 1889, *ibid.*, V, p. 20 et la note ; Tables du Havre, 1875-85, v° *Abordage maritime*, n° 62.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par **M. L. Koch**, avocat à Marseille

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

24 octobre 1903

Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16, § 2. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper. Continuation de la route à « marche lente ». Faute. Tribunaux. Droit d'apprécier la gravité des fautes. Navire. Faute légère. Défaut d'influence sur la collision. Irresponsabilité. Navire. Art. 16, § 2. Omission de stopper. Faute légère. Autre navire. Art. 16. Brouillard. Vitesse exagérée. Art. 29. Brouillard. Audition du signal d'un navire de position incertaine. Fautes lourdes. Responsabilité de ce navire. Absence de faute commune.

Navires : « Fœrder » et Franziska ».

Constitue une violation de l'article 16, § 2, du Règlement pour prévenir les abordages en mer le fait par un navire dans le brouillard de ne pas stopper la machine dès la première audition du signal de brume d'un autre navire et de continuer sa route même à « marche lente ».

Cette violation est une faute capable d'engager la respon-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 741.

Digitized by Google

sabilité du navire, s'il est démontré qu'il existe un rapport de cause à effet entre cette faute et l'abordage.

Sur ce point, les tribunaux ont le droit d'apprécier l'importance et l'influence respectives des fautes commises par les navires entrés en collision.

En principe, lorsque l'abordage est dû à la faute commune, les dommages sont répartis suivant la gravité des fautes et, si toute distinction est impossible, les dommages sont supportés par égale part.

Mais il est possible d'écarter entièrement la responsabilité de l'un des navires, lorsque la faute qui lui est reprochée, en rapport avec celles commises par l'autre navire, est tellement légère qu'elle n'a pu exercer aucune influence sur la collision qui s'est produite.

Les règles de la navigation maritime, en effet, n'ont pas toutes la même valeur et la violation des règles de prudence habituelle exigée du marin est plus grave que l'inobservation d'une prescription spéciale dont l'effet ne peut se faire sentir que pendant un temps très court.

Ainsi le fait par un navire de n'avoir pas stoppé dans les conditions prévues à l'article 16, § 2, du Règlement n'est qu'une faute légère et les tribunaux peuvent décider qu'elle n'a exercé aucune influence sur l'abordage, lorsqu'il est relevé à l'encontre de l'autre navire des fautes graves ayant nécessairement entraîné la collision, telles que : 1° en violation de l'article 16, § 1, d'avoir navigué à pleine vitesse dans le brouillard ; 2° en violation de ce même article, § 2, d'avoir conservé cette vitesse anormale plus de dix minutes après avoir entendu le signal de brume d'un autre navire de position incertaine ; 3° au mépris des règles posées par l'article 29, d'avoir dans le brouillard exécuté une manœuvre du gouvernail pour dépasser ce navire entendu, alors qu'il était impossible d'apprécier d'une façon sûre sa position, sa distance et sa direction.

Dans ces conditions, c'est à bon droit que les tribunaux estiment que l'abordage n'est pas dû à la faute commune, mais est imputable uniquement à celui des navires qui a commis les fautes les plus lourdes.

SARTORI ET BERGER, C. DAMPSKIBSAKTIESELSKABET « FŒRDER. »

Du 24 octobre 1903. — 1re chambre. — Présid. : M. Bolze.

Digitized by Google

Observation. — Voyez la décision rendue dans cette même affaire, Tribunal de l'Empire 25 juin 1902, ce Rec., XIX, p. 107 et les notes.

Le *Færder*, en entendant le signal de brume du *Franziska*, au lieu de stopper avait continué sa route à « marche lente » malgré la prescription de l'article 16, § 2, du Règlement.

Le *Franziska* avait commis la série de fautes relevées plus haut et sa manœuvre de gouvernail l'avait jeté sur le *Færder*.

Le Tribunal supérieur hanséatique estima que le *Færder* n'avait commis aucune faute, la prescription de l'article 16, § 2, n'étant pas impérative et mit à la charge du *Franziska* les conséquences de l'abordage

Le Tribunal de l'Empire cassa cette décision par arrêt du 25 juin 1902 (précité) et posa en principe que la violation de l'article 16, § 2, constituait une faute capable d'engager la responsabilité du navire.

Mais il s'agissait de déterminer l'influence que cette faute avait pu exercer sur la collision et l'affaire fut renvoyée au Tribunal supérieur hanséatique qui, par un second jugement, décida que, par rapport aux lourdes fautes commises par le *Franziska*, la faute du *Færder* était si légère qu'elle ne pouvait être considérée comme une des causes de l'abordage et écarta la responsabilité de ce navire.

Par l'arrêt analysé du 24 octobre 1904, le Tribunal de l'Empire a rejeté le pourvoi formé contre ce jugement dont il a adopté la théorie.

Adde, Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903, ce Rec., XIX, p. 421 et la note; Tribunal de l'Empire, 23 septembre 1903, *ibid.*, XIX, p. 742; Bruxelles, 11 février 1903, *ibid.*, XIX, p. 435 et la note; 6 janvier 1904, *ibid.*, XIX, p. 763 et la note; Bruges, 25 novembre 1903, *ibid.*, XIX, p. 773; Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903, *ibid.*, XIX, p. 476 et les notes sous ces décisions.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

16 novembre 1903

Livraison. Armateur. Obligation de livrer la cargaison au véritable réceptionnaire. Obligation de vérifier son identité. Obligation de se faire remettre les connaissements. Livraison indue. Porteur du connaissement. Perte. Armateur. Responsabilité.

Navire : Westgate ».

L'armateur ayant pris charge du transport de marchandises ne manque pas seulement à la diligence habituelle exigée par les règles et les usages du commerce, il méconnaît encore directement les obligations que lui impose la loi, lorsqu'il livre la cargaison de son navire, sans se faire remettre les connaissements y relatifs ni vérifier l'identité de celui qui se présente pour recevoir.

Si donc, par suite d'une livraison indue, il s'est mis dans l'impossibilité de se libérer envers le réceptionnaire porteur des connaissements, le transporteur est responsable vis-à-vis de ce dernier de la perte occasionnée par sa faute.

ANDRÉE ET WILKERLING C. TURNBULL SCOTT AND C°.

Du 16 novembre 1903. — 1re chambre. Présid. : M. Bolze.

OBSERVATION. — Comp. Marseille, 17 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 879 et la note.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

2 janvier 1904

Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'article 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Assuré. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Règlement. Art. 131, § 5. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire.

L'article 130 du Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg distingue le cas où le navire en état

Digitized by Google

d'avaries se trouve au lieu où l'assurance prend fin (§ 2) et le cas contraire (§ 3). C'est seulement dans ce dernier cas qu'il faut effectuer sans délai les réparations.

D'autre part, l'article 131, § 5 dispose que, quand la condamnation et la vente du navire restent à la charge de l'assuré, le règlement de l'avarie, si elle incombe à l'assureur, doit se faire sur la base du rapport d'expertise et du devis régulièrement dressés que l'assureur doit produire, et le paiement en être effectué par l'assureur sous déduction de la différence du vieux au neuf.

Il en résulte que si, malgré les prescriptions de l'article 130, § 3, l'assuré, au lieu d'effectuer les réparations, procède à la vente du navire, cette vente ne peut être considérée comme faite pour le compte de l'assureur, par suite, l'assuré n'a pas le droit d'exiger de l'assureur le paiement de la différence entre le produit de la vente et la somme assurée, il n'a que les droits que lui réserve l'article 131, § 5.

Si une clause spéciale de la police d'assurance modifie l'article 130 du Règlement, en ce sens qu'elle impose dans les deux cas l'obligation d'effectuer les réparations sans délai, cette modification n'atteint pas les droits réservés à l'assuré par l'article 131, § 5. En conséquence, lorsqu'à la suite d'une expertise et d'un devis des réparations régulièrement dressés, l'assuré a fait vendre le navire pour « indignité de réparations », les assureurs sont tenus de lui régler l'avarie conformément à cet article.

CARL GRIHWAN C. DIE NORDDEUTSCHE VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT.

Du 2 janvier 1904. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Voyez le jugement du Tribunal supérieur hanséatique, objet du présent arrêt, du 13 juin 1903, ce Rec., XIX, p. 256 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

9 décembre 1903

Assurances maritimes. Règlement de Brême, art. 36. Voyage projeté, Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté. Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retard. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs.

Navire : « Makrele ».

D'après l'article 36 du Règlement de Brême sur les assurances maritimes, l'armateur est tenu de fournir son navire en bon état de navigabilité et convenablement armé pour le voyage projeté, à peine de nullité de l'assurance.

Pour un navire de pêche, il faut entendre par voyage projeté le voyage d'aller et de retour dont l'appréciation est laissée à la volonté du capitaine, à condition qu'il compte dans ses prévisions sur les retards qui peuvent provenir de la température.

En conséquence, le navire de pêche qui, dans son voyage de retour, par suite de gros temps, a épuisé sa provision de charbon, a dû sacrifier des objets du bord et enfin se faire remorquer à son port d'attache, n'ayant pas eu une provision de charbon suffisante pour le voyage projeté, doit être considéré comme en état d'innavigabilité, par suite, les assureurs ne sont pas responsables des dommages éprouvés ni des frais de remorquage.

Schilling et Co. c. Assureurs.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Le navire de pêche *Makrele*, appartenant au demandeur, était assuré aux conditions du Règlement sur les assurances maritimes de Brême révisé en 1875.

Au cours d'une sortie de pêche, il s'était éloigné à 220 milles de Geestmunde son port d'attache, lorsqu'il entreprit de rentrer au port.

Dans le voyage de retour, par suite du mauvais temps et

Digitized by Google

de grosse mer, la provision de charbon vint à manquer et le navire, après avoir brûlé du pétrole, du bois et d'autres objets du bord, dut, faute de combustible, se faire remorquer par un navire qui passait à son port d'attache.

Le demandeur réclame le paiement des frais de remorquage et des avaries subies par son navire aux assureurs.

Le Tribunal régional de Brême le débouta de sa demande.

L'appel est mal fondé.

Aux termes du paragraphe 36 du Règlement de Brême sur les assurances, en effet « l'armateur est responsable du bon état de navigabilité de son navire, c'est-à-dire que le navire, doit être étanche, solide, bien calfaté, et muni de tout ce qui est nécessaire à son armement, pour entreprendre le voyage projeté et conduire en sécurité la cargaison sur mer ». En d'autres termes, les assureurs ne sont liés par le contrat qu'autant que le navire est en bon état de navigabilité et convenablement armé pour entreprendre le voyage projeté.

Que faut-il entendre par voyage *projeté* ? Les assureurs soutiennent que le voyage projeté est le voyage qui a été réellement effectué. S'il en était ainsi, le navire *Makrele*, évidemment, n'ayant pas eu une provision de charbon suffisante, était en état d'innavigabilité ; il importe peu que sa soute ait été pleine et que, pour un navire de ce genre, cette soute fût d'une capacité largement convenable.

Mais ce n'est que pour un voyage avec une destination déterminée qu'on peut dire que tel est le voyage projeté. Dans l'espèce, au contraire, il n'y a aucun port de destination indiqué, il s'agit d'une sortie de pêche et il est indiscutable que la direction et l'éloignement des campagnes de pêche sont livrés à l'appréciation du capitaine. Par suite, le voyage projeté, en pareil cas, est celui que le capitaine effectue pour l'exploitation de la pêche, d'après sa libre volonté, et non celui que les fortunes de mer peuvent lui imposer.

Or, de sa propre volonté le capitaine a conduit son voyage de telle sorte que le navire *Makrele* se trouvait à 220 milles du port lorsqu'il entreprit de rentrer. Ce voyage de retour ne fut ni aussi bon ni aussi rapide que si la température eût été plus favorable, mais le navire n'éprouva aucune fortune de mer spéciale. Le capitaine devait s'attendre en hiver à avoir mauvais temps et grosse mer. Aussi le voyage de retour, dans les conditions où il fut effectué réellement, doit-il être considéré comme faisant partie du voyage *projeté*, voyage que le

Digitized by Google

navire n'aurait dû entreprendre que muni de la quantité de charbon nécessaire. Une faute a donc été commise, le navire pour le voyage projeté n'était pas en état de bonne navigabilité, les assureurs ne sont donc pas responsables des dommages subis, ces dommages et les frais de remorquage doivent rester à la charge du demandeur, l'armateur.

Du 9 décembre 1903. — 1re chambre. — Présid. : M. Sieveking.

Observation. — Comp. Haute Cour de justice d'Angleterre, 20 décembre 1902, ce Rec., XIX, p. 260 ; 6 août 1903, *ibid.*, XIX, p. 434 et les notes.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSEATIQUE

23 décembre 1903

Affrètement. Charte-partie. Quantité à charger. Clause « environ ». Tolérance de 5 0/0. Intérêt du chargeur. Limite de son obligation de livrer. Limite inférieure de la tolérance. Chargeur. Défaut de livraison. Inexécution du contrat. Dommages-intérêts. Demi-fret. Calcul sur la limite inférieure de la tolérance. Navire. Départ. Présentation de la marchandise. Défaut de livraison. Demi-fret dû.

La clause « environ » insérée dans une charte-partie à la suite de l'indication de la quantité de marchandises à livrer par le chargeur implique une tolérance de 5 o/o en plus ou en moins sur le chargement à effectuer.

Cette clause est dans l'intérêt exclusif du chargeur ; comme il ne peut connaître d'avance exactement le poids du chargement stipulé, elle lui donne la faculté de réaliser ce chargement entre les deux limites de la tolérance.

Et, en vertu de cette même clause, le chargeur n'est tenu de livrer que la quantité minima. Sans doute, il peut livrer 5 o/o en plus que la quantité stipulée au contrat d'affrètement, l'armateur est obligé de recevoir cet excédent, mais il n'a pas le droit de l'exiger.

Il résulte de ces principes qu'en cas d'inexécution du contrat par défaut de livraison de la part du chargeur, le faux fret qu'il aura à payer, c'est-à-dire les dommages-intérêts dus à l'armateur, car le faux fret n'est pas autre chose que des

Digitized by Google

dommages-intérêts fixés d'avance et à forfait, le demi-fret, en d'autres termes, sera calculé non pas sur la quantité indiquée dans la charte-partie, mais sur la limite inférieure de la tolérance, puisque c'est la limite de l'obligation du chargeur.

Le demi-fret est dû, même si la marchandise a été présentée, lorsqu'elle n'a pas été effectivement livrée au navire au moment du départ.

ANDRÉE ET WILKERLING C. EHLERS ET LŒWENTHAL.

Du 23 décembre 1903. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Comp. Marseille, 5 janvier 1897, ce Rec,. XII, p. 504 et la note ; Honfleur, 11 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 54 ; Gand, 12 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 722 ; 27 juin 1900, *ibid.*, XVII, p. 792 et les notes.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

HAUTE COUR DE JUSTICE

19 février 1904

Assurance maritime. Constructive total loss. Police. Clause : « La valeur assurée sera considérée comme valeur du navire réparé pour apprécier s'il y a perte totale relative ». Sens. Réparations à l'équivalent. Obligation de rendre au navire réparé sa cote et ses qualités nautiques. Coût des réparations inférieur à la valeur assurée. Absence de constructive total loss.

Navire : « Monadnock ».

La clause d'une police d'assurance maritime ainsi conçue : « La valeur assurée sera considérée comme valeur du navire réparé pour apprécier s'il y a perte totale relative (*constructive total loss*) » signifie que les réparations doivent être effectuées à l'équivalent, c'est-à-dire, qu'elles doivent rendre au navire avarié sa cote primitive et ses qualités nautiques autant

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 752.

Digitized by Google

que possible et que, si le coût des réparations à effectuer est inférieur à la valeur d'assurance, l'assuré ne peut invoquer la *constructive total loss* pour faire délaissement du navire aux assureurs.

NORTH ATLANTIC STEAMSHIP C° LED c. BURR.

Du 19 février 1904. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Kennedy, juge; plaid. : MM. J.-A. Hamilton, K.-C. Loehnis et Trevor Bigham ; Pickford, K. C., Scrutton, K. C , et Mackinnon.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XX, n° 16, p. 266. Comp. sur l'obligation de remettre le navire dans un état équivalent de navigabilité, Marseille, 31 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 383 et la jurisprudence en note.

Voyez sur la *total constructive loss*, Haute Cour de justice, 20 décembre 1903, *ibid.*, XIX, p. 754 et la note de doctrine et de jurisprudence.

HAUTE COUR DE JUSTICE

23 février 1904

Vente sur embarquement. Vente sur échantillon. Grains. Marchandise non conforme à l'échantillon. Usages du commerce. Qualité. Différence légère. Conformité commerciale. Résiliation. Impossibilité. Bonification.

Dans une vente sur embarquement, avec clause qu'au moment de l'embarquement la marchandise, soit des grains, devrait être conforme à l'échantillon, d'après les usages du commerce, lorsqu'une différence de qualité, assez légère pour ne pas entraîner une différence d'espèce, est constatée, la marchandise doit être considérée comme csmmercialement conforme à l'échantillon.

En conséquence, l'acheteur ne peut refuser de prendre livraison et obtenir la résiliation du marché, il n'a que le droit d'obtenir une bonification de son vendeur.

WALKER, WINSER AND HAMM c. SHAW SON AND C°.

Du 23 février 1904. — Division du Banc du Roi. — Devant

Digitized by Google

M. Channel, juge ; plaid. : MM. Scrutton, K. C., et Loehnis, Carver, K. C., et Leck.

Oservation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XX, n° 16, p. 274. Comp. Aix, 13 juillet 1901, ce Rec. XVII, p. 43 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

24 février 1904

Abordage. Navire. Règlement international sur les abordages. Inapplication au canal de navigation de Manchester. Règles locales.

Navires : « Hare » et « South Coast ».

Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, de 1897, ne s'applique pas au canal de navigation de Manchester.

Les règles locales de ce canal, bien que non confirmées par le Board of Trade, comme l'exige la section 98 de l'acte de 1885 sur le canal de navigation de Manchester, et par suite sans force ni effet, sont néanmoins utiles comme indiquant la pratique des navigateurs dans ce canal.

Du 24 février 1904. — Division de l'Amirauté. — Devant : M. Gorell Barnes, juge ; plaid. : MM. Aspinall, K. C., et Lewis Noad ; Lanig et Bateson.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XX, n° 17, p. 291. Comp. Cour suprême de Judicature, 18 juin 1902, ce Rec., XVII, p. 769 et la note ; Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit), 21 novembre 1908, *ibid.*, XVIII, p. 738 ; Cour de district du Maryland, 6 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 219 et les notes.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

4 mars 1904

Gens de mer. Matelot en détresse à l'étranger. Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant Shipping Act de 1894, Section 191.

Navire : « Glenpark ».

La question de savoir si un matelot est un « matelot en détresse » à l'étranger dans le sens de la section 191 du Merchant Shipping Act de 1894 est une question de fait.

Le simple fait qu'un matelot fait naufrage à l'étranger ne constitue pas une preuve concluante de détresse ; pas plus qu'un matelot naufragé, à son arrivée dans un port étranger, ne cesse d'être un matelot en détresse par le seul fait que les gages qu'on lui paie à ce port sont suffisants pour couvrir les dépenses de son entretien et de son rapatriement.

Board of Trade c. Sailing Ship Glenpark Led.

Du 4 mars 1904. — Cour d'appel. — Devant MM. Collins, le Maître des Rôles, Lords Rower et Mathew.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Time Law Reports*, vol. XX, n° 18, p. 321. Comp. Haute Cour de Justice, 20 juin 1809, ce Rec., XV, p. 188 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

4 mars 1904

Assurance maritime. Clause d'abordage. Frais pour enlèvement des obstacles à la navigation sur l'ordre des autorités. Risque non couvert. Abordage. Choc contre un navire échoué. Avaries à ce navire. Charge des assureurs. Paiement des trois quarts. Indemnité pour accroissement des frais de renflouement. Irresponsabilité des assureurs.

Navires : « Stream Fisher » et « Hermia ».

La *collision-clause* ou clause d'abordage dans les polices d'assurances maritimes, anglaises est ainsi conçue : « Il est en

Digitized by Google

outre agréé que, si le navire assuré entre en collision avec un autre navire ou bateau et que, comme conséquence, l'assuré soit rendu responsable et tenu de payer et paie à titre de dommages-intérêts à une ou d'autres personnes une somme ou des sommes n'excédant pas pour chaque collision la valeur du navire assuré, la compagnie paiera à l'assuré les trois quarts de la somme ou des sommes ainsi payées... Il est stipulé que cette clause ne s'applique pas aux sommes que l'assuré sera obligé de payer ou paiera pour enlèvement d'obstacles à la navigation sur l'ordre des autorités, ou pour avaries causées par la collision aux quais, jetées, wharfs et autres constructions du port. »

En vertu de cette clause, si le navire assuré entre en collision avec un navire échoué, faisant obstacle à la navigation, et lui cause des avaries, les dommages-intérêts que l'assuré aura dû payer de ce chef tomberont pour les trois quarts à la charge des assureurs.

Mais si, à la suite de cette collision, la position du navire échoué s'étant aggravée, les opérations de renflouement sont rendues plus difficiles et les frais de relèvement en sont accrus, les assureurs n'auront rien à rembourser à l'assuré des dommages-intérêts qu'il aura été forcé de payer pour ce motif à l'entrepreneur qui, sur l'ordre des autorités, procédait à l'enlèvement de l'épave

CHAPMAN C. JAMES FISHER AND SONS.

Du 4 mars 1904. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Walton, juge ; plaid. : MM. J. A. Hamilton, K. C., et Loehnis : Scrutton, K. C., et Bailhache.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports* vol. XX, n° 17, p. 319. Comp. Haute Cour de justice, 24 novembre 1897, ce Rec., XIII, p. 675 et la note ; 3 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 694 et la note ; 21 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 688. *Adde*, de Courcy, *Commentaire des polices françaises d'assurance maritime*, *Assurance sur corps*, article 3.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par M. F. C. AUTRAN, avocat, docteur en droit.

COUR D'APPEL (9e circuit)

19 octobre 1903

Abordage. Brouillard. Obligation de marcher à vitesse modérée. Addition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper.

Navires : « Belgian King » et « Tellus ».

Un navire, dans un brouillard intense, a le devoir d'observer des précautions inusitées, et de ne conserver qu'une vitesse lui permettant de s'étaler, en renversant ses machines à toute vitesse, avant d'entrer en collision avec un navire qu'il aurait aperçu dans la brume

Est seul en faute, pour violation des règles de la navigation, le navire qui néglige de marcher à une vitesse modérée, après être entré dans le brouillard ou omet de stopper la machine en entendant sur l'avant les signaux de brume d'un autre navire dont la position est inconnue et dont aussi il comprend mal les signaux ; alors que cet autre navire, naviguait avec précaution et, conformément au Règlement, avait stoppé avant la collision.

Du 19 octobre 1903. — Devant MM. Gilbert, Ross et Morrow, Juges ; plaid. : MM. Milton Andros, Page, Mac Cutchen et Knight, Chas. Page, E. J. Mac Cutchen, et Samuel Knight.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 125, n° 10, p. 869. Comp. Bruxelles, 11 février 1903, ce Rec., XIX, p. 435 et la jurisprudence en note.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX p. 782.

Digitized by Google

COUR D'APPEL (9e circuit)

26 octobre 1903

Compétence. Juridiction de l'amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante. Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'amirauté. Incompétence.

Le lieu où s'est produit le fait générateur de l'action, par exemple le fait qu'une blessure a été reçue en haute mer ou dans les eaux navigables, ne suffit pas à lui seul pour attribuer compétence à la Cour d'Amirauté pour connaître de l'action en dommages-intérêts intentée par la victime, il faut encore que cette blessure soit un fait de navigation qui puisse engager la responsabilité du navire ou de ses propriétaires.

Ainsi une action intentée contre un arrimeur, entrepreneur de débarquement, par un de ses ouvriers à raison d'une blessure reçue en déchargeant le navire et due à la négligence de l'entrepreneur ou de ses préposés, sans qu'il y ait faute imputable au navire, à l'équipage ou à l'armateur, n'est pas de la compétence de la Cour d'Amirauté.

Campbell c. H. Hackfeld and Co Led.

Du 26 octobre 1903. — Devant MM. Gilbert, Ross, juges de circuit, et Hawley, juge de district ; plaid. : MM. Dunne, Gill et Farby ; Kinney, Mac Clanahan et Bigelow.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.* vol. 125, n° 9, p. 696. Comp. Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902, ce Rec., XIX, p. 297 et la note.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT EST DE VIRGINIE

26 mars 1903

Abordage. Capitaine propriétaire du navire avarié. Surveillance des réparations. Absence de droit à rétribution. — Navire. Avaries graves. Impossibilité de réparations. Droit à dommages-intérêts de dépréciation.

Navires : « Alabama » et « Mac Ilwaine ».

I. — Si le capitaine d'un navire avarié dans une collision se trouve à en être en même temps le propriétaire, il ne lui sera accordé aucune rétribution pour le temps qu'il aura passé à surveiller les réparations, en sus de l'indemnité allouée pour la perte de gains du navire.

II. — Si un navire a subi du fait d'un abordage des avaries graves de nature à ne pouvoir être réparées à un prix raisonnable, il lui sera attribué une indemnité convenable, à titre de dommages-intérêts de dépréciation et en sus du prix des réparations faites.

Du 26 mars 1903. — Devant M. Waddell, juge de district; plaid. : MM. Edward R. Baird, Jz. Hughes et Little, Heath et Heath.

Observations — I. — II. — Voyez le texte de la décision *Fed. Rep.*, vol. 126, n° 2, page 434. Comp. Dunkerque, 25 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 838 et la note; Marseille, 31 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 383 et la note.

COUR DU DISTRICT SUD DE L'ALABAMA

29 juin 1903

Assistance maritime. Indemnité. Paiement aux propriétaires du navire sauveteur. Capitaine et équipage. Refus des propriétaires de leur allouer partie de l'indemnité. Action contre le navire sauvé. Irrecevabilité.

Navires : « Nimrod » et « Managua ».

Lorsque les propriétaires d'un remorqueur, qui ont qualité pour représenter le capitaine et l'équipage, en vertu du con-

Digitized by Google

trat d'assistance, ont reçu la somme totale stipulée pour les services de sauvetage rendus par leur remorqueur en renflouant un navire échoué et en détresse, ce paiement est fait au profit de toutes les personnes intéressées comme sauveteurs et le capitaine et l'équipage du remorqueur ne peuvent intenter un procès contre le navire sauvé pour obtenir une indemnité supplémentaire, en se basant sur le refus des propriétaires du remorqueur de leur allouer une partie de la somme qu'ils avaient reçue.

Du 29 juin 1903. — Devant M. Toulmin, juge de district; Plaid. : MM. Gregory L. et H. T. Smith; Pillans, Hanaw et Pillans.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 126, n° 1, page 208; Cour du district Nord de la Californie, 5 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 214 et la note.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

16 octobre 1903

Gens de mer. Désertion. Pertes de gage. Statut sur la marine marchande.

Navire : « Moonlight ».

Lorsqu'un matelot, employé par le capitaine pendant le voyage, en remplacement d'un autre congédié pour cause de maladie, bien que n'étant pas du même grade que celui dont il a pris la place comme cela est requis par le Statut sur la marine marchande, est capable de faire son travail à la satisfaction du capitaine, et qu'aucune plainte n'est faite par les autres matelots, ces derniers ne sont pas fondés, à raison de cet emploi, à quitter le navire en un port intermédiaire; et, par leur désertion, ils perdent leurs droits au paiement de leurs gages.

Du 16 octobre 1903. — Devant M. Adams, juge de district; plaid. : MM. Georges C. Bodine, Alexander et Ash.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 125, n°, p. 429. Comp. Cassation française, 22 décembre 1899, ce Rec., XVIII, p. 145 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE GRECQUE (1)

par M. E. S. MACRIJIANNIS, docteur en droit,
avocat à Syra (Grèce).

COUR DE L'ARÉOPAGE

(n° 74) 1903

Assurance maritime. Délaissement. Sauvetage postérieur de la chose assurée avant l'acceptation ou la validation du délaissement. Nullité du délaissement.

En matière d'assurance maritime, le sauvetage des choses assurées, postérieur à la signification du délaissement, mais antérieur à son acceptation par l'assuré ou à sa validation par justice, annule le délaissement.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que, d'après les termes de l'article 369 du Code de commerce, le délaissement des choses assurées peut être fait, quand le naufrage est survenu et que, d'après l'article 385 du même Code, l'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de payer la somme assurée, lorsque le délaissement a été signifié et accepté par lui ou jugé valable;

Qu'avant ce temps le fait du retour du navire détruit le droit au délaissement, et que l'assureur, en conséquence, peut s'en prévaloir pour repousser l'action en délaissement;

Que les dispositions du dit article ne se bornent pas seulement au cas de délaissement pour défaut de nouvelles, visé par l'article 375 du Code de commerce, mais aussi s'étend à tous les cas dans lesquels le sinistre légitimant le délaissement est annulé par un fait postérieur, tel que le sauvetage du navire;

Qu'on ne peut opposer l'article 381 du Code de commerce, parce que cet article, ordonnant qu'en cas de naufrage ou d'échouement, l'assuré doit, sans préjudice du délaissement, faire en temps et lieu, travailler au sauvetage des effets naufragés, ne signifie pas que le sauvetage exerce une influence

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 579.

Digitized by Google

sur le droit au délaissement, mais simplement que les tentatives de sauvetage constituent un devoir pour l'assuré, vis-à-vis de l'assureur, et que par conséquent celui-ci ne peut s'en prévaloir comme une renonciation au droit de délaissement ;

Que la Cour d'appel ayant jugé le contraire a fait une fausse interprétation de l'article 385 du Code de commerce et a violé la loi ;

Par ces motifs,

Casse, etc. »

Arrêt n° 74 (1903). — Conseiller rapporteur : M. Hatzakos.

Observation. — Voyez Athènes (n° 1644), 1900, ce Rec., XVI, p. 569 et la note.

COUR DE L'ARÉOPAGE

(n° 236) 1903

Fin de non-recevoir. Avaries à la cargaison. Protestation. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Réception des marchandises et non reconnaissance des avaries.

Le délai de vingt-quatre heures imposé à peine de déchéance par l'article 435 du Code de commerce pour faire la protestation en cas d'avaries à la cargaison court de la réception des marchandises et non du moment où les avaries ont été reconnues.

Arrêt n° 236 (1903). — Conseiller rapporteur : M. N. Momferatos.

Observation. — Voyez Desjardins, t. VIII, p. 1721 et suiv.; de Valroger, t. V, n°s 2320 et suiv.; Flogaïtis et Chrissantopoulos, *Traité de droit maritime* n° 433. Comp. Athènes (n° 602) 1900, ce Rec., XVII, p. 361 et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(n° 1727) 1902

Abordage. Abordage fortuit. Preuve. Nécessité.

L'abordage de navires doit être considéré comme fortuit, non seulement quand il est attribué à la force majeure (brouillard, tempête, etc.), mais encore quand il ne peut être attribué à la négligence du capitaine, parce que la force majeure n'est qu'un cas spécial de l'atteinte éventuelle du droit d'autrui.

D'autre part, il résulte de l'alinea 2 de l'article 407 du Code de commerce ainsi conçu : « si l'abordage a été occasionné par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé » que tout abordage survenu en dehors de la faute du capitaine est l'abordage fortuit prévu par l'alinéa 1 du même article.

En conséquence, lorsque l'une des parties allègue que l'abordage a été fortuit, en l'espèce, parce qu'il lui aurait été impossible de jeter l'ancre ou de faire machine en arrière au moment opportun, quoique ces mesures aient été ordonnées à temps, c'est à bon droit qu'est ordonnée la preuve de ces circonstances, car si elles étaient démontrées l'abordage serait considéré comme fortuit.

Arrêt n° 1727 (1902). — Conseiller rapporteur : M. Delijiorgis.

Observation. — Comp. Cassation de Turin, 17 avril 1903, ce Rec., XIX, p, 479 et les notes.

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(n° 1027) 1902

Consignation de la cargaison. Capitaine. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité.

D'après les principes du droit commun, à raison desquels les conventions ne produisent des droits et des obligations

Digitized by Google

qu'entre les parties contractantes, le consignataire de la cargaison n'encourt aucune responsabilité du chef du contrat d'affrètement passé entre le chargeur et le capitaine.

C'est ce qui résulte encore de l'article 305 du Code de commerce suivant lequel, si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine a le droit de faire procéder à la vente pour le paiement de son fret et, s'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.

Ainsi nulle part la loi ne fait mention de l'action du capitaine contre le consignataire.

Cependant, si le consignataire a pris réception de la cargaison, l'action en paiement du fret stipulé avec le chargeur est intentée légalement contre lui par le capitaine, parce que, bien que la loi ne parle que de l'action du capitaine contre le chargeur et n'en mentionne pas d'autre, par la réception des marchandises naît une action contre le consignataire qui, par ce fait, accepte comme l'obligeant les clauses du contrat passé entre le capitaine et le chargeur.

Arrêt n° 1027 (1902). — Conseiller rapporteur : M. P. Tsaldaris, avocat.

Observation. — Voyez à cet égard Desjardins, t. III, p. 836 ; Cresp et Laurin, t. II, p. 163 et suiv. ; de Valroger, t. II, n°s 902-909 ; Flogaitis et Chrissantopoulos, n° 411. Comp. Rennes, 8 janvier 1897, ce Rec., XIII, p. 27 ; Marseille, 13 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 382 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(n° 1762) 1902

Privilège. Vente du navire. Droit de suite. Action intentée contre le tiers acquéreur. Irrecevabilité. Action contre le propriétaire primitif.

Le mot « privilège » de l'article 193 du Code de commerce comprend *le droit de suite*, et ce droit dans le silence de la loi peut s'exercer par une action contre le tiers acquéreur, si celui-ci n'est pas muni d'un titre exécutoire contre le débiteur. Ce droit est accordé sans exception à tous les créanciers

Digitized by Google

du vendeur, puisque vis-à-vis de ceux-ci, suivant l'article 190 du Code de commerce, le navire hypothéqué ne cesse pas d'appartenir au propriétaire primitif avec lequel les créanciers ont contractés et que l'acheteur a l'option ou de payer la dette ou d'abandonner le navire, par application de l'article 43 de la loi sur les hypothèques.

Toutefois, l'action du créancier privilégié est intentée à tort contre l'acquéreur du navire, elle doit être intentée contre le propriétaire primitif.

Arrêt n° 1762 (1902). — Conseiller rapporteur : M. A. Soultanis.

Observation. — Il s'agit de l'action d'un capitaine réclamant ses salaires privilégiés et ceux de l'équipage, intentée contre le tiers acquérieur du navire. Comp. De Valroger, t. I, n° 3-5. ; Cresp et Laurin, t. I, p. 88 et suiv. ; Caumont, *Distionnaire du droit maritime*, v° *Navires*, n° 10 ; Lyon-Caen et Renault, n° 2275 et suiv. ; Dufour, t. I, n° 45 ; Flogaitis et Chrissantopoulos, n° 93 et suiv. Comp. Marseille (sentence arbitrale), 2 décembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 361 et la notre critique.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille

COUR DE CASSATION DE TURIN

4 septembre 1903

Assurances maritimes. Délaissement. Navire. Notification. Forme. Acte d'huissier. Validité. — Délaissement. Acceptation ou validation. Effet. Transfert de propriété aux assureurs. Effet rétroactif.— Délaissement. Perte des trois quarts. Délai de trois mois. Point de départ. Expertise fixant le montant des réparations — Délaissement. Assuré. Réparations au navire postérieures au sinistre. Caractère provisoire et conservation. Absence de déchéance du droit au délaissement.

I. — Le délaissement aux assureurs, bien que translatif de propriété, n'a pas à être fait par un acte signé du propriétaire

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XIX, p. 788.

Digitized by Google

du navire, la loi en exige simplement la notification et cette notification est valablement faite par exploit d'huissier, ce n'est d'ailleurs qu'un acte unilatéral.

II. — L'acceptation du délaissement par les assureurs, ou le jugement qui en prononce la validité, opère le transfert aux assureurs de la propriété des choses délaissées et cet effet rétroagit au jour où le délaissement a été fait, comme s'il s'agissait de l'accomplissement d'une condition.

III. — Dans le cas de perte des trois quarts de la valeur assurée, le délai de trois mois pour faire délaissement fixé par l'article 637 du Code de commerce court non pas du jour où il a été donné avis du sinistre, mais forcément de la date de l'expertise qui fixe le montant des dépenses nécessaires pour réparer le navire.

IV. — N'entraîne pas pour l'assuré déchéance du droit de faire délaissement de son navire aux assureurs le fait, depuis le sinistre pouvant donner ouverture à ce droit et avant d'être fixé sur le point de savoir s'il se trouve dans un cas de délaissement, d'avoir fait effectuer au navire des réparations d'un caractère purement provisoire et dans l'intention d'éviter de plus grands dommages.

Société d'assurances « Italia e Ligura » c. Sciutto et Denaro.

Du 4 septembre 1903. — Prés. : M. Muscita.

Observations. — I. IV. — Voyez Cassation française, 23 avril 1903, ce Rec., XIX, p. 5 et la note ; Cassation de Turin, 7 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 514 ; 26 septembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 917 ; Turin, 12 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 711 et les notes sous ces décisions. Table décennale, v° *Assurance maritime*, n°s 430 et suiv. ; 445 et suiv.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE CASALE

2 février 1903

Staries. Charte-partie. Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension. — Staries. Jours ouvrables. Preuve. Usages de Gênes. Certificat de la Capitainerie du port. Autres moyens de preuve. Témoins. Admission.

Navire : « Nether Holme ».

I. — Lorsque la charte-partie contient une clause stipulant que les jours de planche pour le débarquement commenceront à courir du moment où le navire sera prêt à débarquer « qu'il soit ou non à sa place de déchargement » et la clause « temps permettant », les staries courent même lorsque le navire se trouve dans l'avant-port où d'habitude ces opérations peuvent s'effectuer, mais leur cours est suspendu si la mer étant grosse rend impossible le déchargement, cet événement, en vertu de la clause précitée, doit être considéré comme un cas de force majeure.

II. — S'il est d'usage à Gênes que la preuve des jours ouvrables pour le calcul des staries résulte d'un certificat de la Capitainerie du port, il n'est pas interdit de recourir à d'autres moyens de preuve, même à la preuve par témoins.

Hine c. Bauer e Cia.

Du 9 février 1903. — Présid. : M. Fochesato, président.

Observations. — I. II. — Voyez Gênes, 24 avril 1903, ce Rec., XIX, p. 627 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE GÊNES

18 décembre 1903

Avaries. Jet à la mer. Marchandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation.

Navire : « Filippo Chicca ».

Le jet à la mer de marchandises qui ont été chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur, n'est pas admis en avarie commune, mais le capitaine est responsable envers le chargeur et tenu de lui payer la valeur de ces marchandises, de lui rembourser le fret et même de dommages-intérêts.

Liugi Ginocchio c. Razeto.

Du 18 décembre 1903. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

Observation. — Aux termes de l'article 650 du Code de commerce, ne sont admises en avaries communes les avaries ou la perte de la pontée, qu'autant que le chargement a été fait sur le pont du consentement du chargeur, mais la contribution est spéciale et n'a lieu qu'entre le navire, le fret et les autres marchandises chargées en pontée dans les mêmes conditions. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903, ce Rec., XIX, p. 583 et la note.

Digitized by Google

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence d'Amsterdam 1904

Nous recevons du Comité maritime international, la circulaire suivante :

Monsieur et cher Collègue,

Nous avons l'honneur de vous envoyer sous ce pli l'ordre du jour de la Conférence d'Amsterdam.

Le premier fascicule des rapports préparatoires vous parviendra sous peu.

Nous vous prions de nous faire savoir à bref délai si vous espérez pouvoir prendre part à la Conférence, qui aura lieu les 14, 15 et 16 septembre prochain.

Vous ne manquerez point de remarquer l'exceptionnel intérêt des sujets à l'ordre du jour.

La responsabilité des propriétaires de navires qui nous occupe depuis si longtemps et qui prime par son importance toutes les autres questions, a fait l'objet des travaux d'une commission qui a préparé un avant-projet de code international. Vous avez déjà reçu le texte de ce travail. La Conférence d'Amsterdam aura à le discuter.

A la Conférence de Hambourg, une série de règles sur la compétence en matière d'abordage ont été adoptées en première lecture. La seconde lecture aura lieu à Amsterdam et aura pour base un avant-projet de code dont vous avez également reçu un exemplaire. Combien ne serait-il pas intéressant et utile que les conflits qui existent actuellement, sous ce rapport, entre les législations, puissent disparaître ! Ce serait le premier pas vers l'exécution des jugements même en dehors du territoire du moment où la compétence des tribunaux qui les ont rendus se trouverait établie par un accord international !

Enfin, les questions d'hypothèques, de droits réels et de propriété de navires, qui sont d'un intérêt si considérable,

Digitized by Google

seront certainement entamées par la Conférence et ont été dans ce but placées en tête de l'ordre du jour,

Comme d'usage, les associations nationales voudront bien nous faire connaître en dû temps quels sont les noms de leurs délégués.

Les membres étrangers de la Conférence seront les hôtes du Comité néerlandais de droit maritime, lequel s'est assuré le concours des autorités publiques pour donner à la conférence un vif éclat.

Pour tous les renseignements que nos membres voudraient obtenir au sujet du séjour à Amsterdam ou d'un voyage en Hollande, ils peuvent s'adresser à M. C. D. Asser Jr., Heerengracht, 420, Amsterdam, secrétaire du Comité néerlandais de droit maritime, qui a bien voulu se mettre dans ce but à leur entière disposition.

Au moment où la première partie de nos travaux — le Code international de l'abordage et de l'assistance maritime — est soumis aux puissances, et où la plupart d'entre elles sont déjà d'accord pour négocier, dans une conférence diplomatique, au sujet de son introduction dans le droit positif, nous espérons que c'est avec le même dévouement et la même énergie que tous nos collègues auront à cœur de poursuivre nos difficiles mais intéressantes études.

En vous priant de nous accuser réception des présentes et de nous dire si vous espérez assister à la Conférence, nous vous présentons, Monsieur et cher Collègue, les assurances de notre considération très distinguée.

Pour le bureau permanent,

Le Secrétaire,
LOUIS FRANCK.

La Conférence aura lieu dans la grande salle de la Société « Natura Artis Magistra » (Plantage Middellaan).

ORDRE DU JOUR :

MERCREDI 14 SEPTEMBRE

10 heures : *Séance solennelle d'ouverture*, honorée de la présence de M. le Dr Kuyper, Président du Conseil des Ministres.

Digitized by Google

M. W. F. Van Leeuwen, Bourgmestre de la ville d'Amsterdam,
M. G. Van Issenhoven, Commissaire de la Reine.
2 heures : *Hypothèques, droits réels et propriété de navires.*

JEUDI 15 SEPTEMBRE

10 heures : *Avant-projet de Traité sur la Compétence* (2e lecture).
2 heures : 1° *Suite* de la discussion sur la *Compétence* ;
2° *Responsabilité des Propriétaires de navires.*

VENDREDI 16 SEPTEMBRE

10 heures : *Responsabilité des Propriétaires de navires.*
2 » : *Responsabilité des Propriétaires de navires.*

SAMEDI 17 SEPTEMBRE

Excursion sur le Zuyderzee, Ile de Marken, Pays de Hoorn.

FRANCE

Association française du droit maritime

Assemblée générale du 16 mai 1904. — Compte rendu.

Le 16 mai, à l'hôtel Continental, à été tenue l'assemblée générale de l'Association française du droit maritime. Il y avait lieu, en conformité des statuts, au renouvellement partiel du bureau, M. de Valroger, ancien président de l'Ordre des avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, quittait la présidence de l'Association. Il a été remplacé par M. Autran, avocat à Marseille, directeur de la *Revue internationale du droit maritime* principal fondateur et ancien secrétaire général de l'Association.

M. Lyon-Caen, membre de l'Institut, professeur à la Faculté de droit de l'Université de Paris, ancien président de l'Association à tenu à donner à M. Autran une marque particulière d'estime et à l'Association une preuve d'attachement en acceptant d'être vice-président, en remplacement de M. Musnier, administrateur des Messageries maritimes. M. René Verneaux, chef du contentieux des Messageries maritimes, membre du Comité central des armateurs de

Digitized by Google

France est nommé secrétaire général en remplacement de M. Autran, et M. P. Houet, secrétaire technique du Comité central des armateurs de France est nommé secrétaire général adjoint. Sont nommés membres du Comité de Direction de l'Association MM. Dupuis, Goudchaux et de Grandmaison.

L'Association a nommé comme délégués à la conférence du Comité maritime international, qui doit être tenue à Amsterdam au mois de septembre 1904, MM. W. Carr, Fromageot, Galibourg, Houet, Lefèvre et Morel-Spiers. Ces délégués se joindront aux membres de l'Association, qui sont en même temps membres permanens du Comité maritime international. L'Association a examiné principalement, en vue de cette conférence, un rapport de M. de Valroger sur un avant-projet de traité relatif à la responsabilité des propriétaires de navires et préparé en conformité des résolutions adoptées par le Comité maritime international

M. Fromageot lui a présenté d'autre part un rapport sur l'état d'avancement des travaux de la Commission qu'elle avait chargée de préparer un projet de refonte du Livre II du Code de commerce et à laquelle avait été soumis un remarquable projet de Code maritime dont l'auteur est M. Delarue. Sur la proposition de M. Lyon-Caen l'Association a pris ses dispositions en vue de l'extension et de la continuation de ses travaux.

Extrait du *Moniteur maritime*.

Loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde.

Article premier. — Le rôle d'équipage rendu obligatoire par l'article premier du décret-loi du 19 mars 1852 pour tous les bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime ne sera pas délivré aux bâtiments et embarcations employés soit à une navigation d'agrément, soit à l'exploitation de parcelles concédées sur le domaine public maritime et de propriétés agricoles ou industrielles riveraines du dit domaine, ni aux chalands, pontons et autres engins flottants exclusivement affectés aux entreprises industrielles dans les eaux maritimes.

Il sera délivré, pour la navigation d'agrément, un permis

Digitized by Google

de navigation de plaisance et pour celle qui se rapporte à l'exploitation de parcelles du domaine public, de propriétés particulières ou d'entreprises industrielles, un permis de circulation.

Dans l'un et l'autre cas, ce permis sera obligatoire et aura une durée d'un an.

Art. 2. — Le permis de navigation de plaisance est délivré par le chef du service de l'inscription maritime. Il comporte, pour le titulaire, la faculté de pêcher accidentellement et à titre de passe-temps, au moyen de deux lignes armées de deux hameçons.

Les porteurs de permis de navigation de plaisance ont la faculté de pratiquer accidentellement et à titre de passe-temps la pêche avec filets ou autres engins non prohibés moyennant le paiement d'une redevance annuelle au profit de la Caisse des Invalides de la marine. Cette redevance est fixée à douze francs (12 fr.) pour les embarcations de cinq tonneaux et au-dessous, elle sera de douze francs (12 fr.) pour les cinq premiers tonneaux, plus un franc (1 fr.) par chaque tonneau en sus pour les embarcations ou bâtiments d'un tonnage supérieur.

Ils demeurent, dans tous les cas, soumis aux dispositions des lois et règlements relatifs à la pêche.

Il leur est interdit de vendre les produits de leur pêche.

Art. 3. — Le permis de circulation est également délivré par le chef du service de l'inscription maritime.

Les dispositions de l'article précédent sont applicables aux bateaux pourvus d'un permis de circulation.

Art. 4. — Si un bâtiment ou une embarcation de plaisance a un équipage rémunéré composé d'inscrits maritimes, il peut, à la demande du propriétaire, être annexé au permis de navigation un rôle spécial où sont inscrits les marins salariés qui font partie du dit équipage. Les services constatés par ce rôle comptent, au point de vue de l'établissement des droits à la demi-solde, conformément aux règles ordinaires.

La délivrance du dit rôle ne modifie pas, en ce qui concerne le bâtiment ou l'embarcation titulaire, les dispositions relatives à la pêche et aux produits pêchés, contenues dans l'article 2.

Art. 5. — les personnes qui emploient les bâtiments ou embarcations visés à l'article premier, sans être pourvues du

Digitized by Google

permis de navigation de plaisance ou de circulation prévu au dit article, sont poursuivies dans les formes déterminées par le décret-loi du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage et punies d'une amende de cinquante à deux cents francs si le bateau n'a pas une jauge dépassant 20 tonneaux, et de deux cents à cinq cents francs dans le cas contraire.

Sont poursuivis suivant les mêmes formes et punis de la même peine les individus qui, au moyen des dits bâtiments ou embarcations, se livrent à la pêche dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 2 ci-dessus, sans avoir acquitté la prestation stipulée au dit paragraphe ou qui vendent les produits qu'ils ont pêchés en se servant de ces bâtiments ou embarcations. Les engins de pêche seront confisqués.

Sont également poursuivis suivant les mêmes formes et punis de la même amende, à laquelle il pourra être ajouté un emprisonnement de un mois à un an, les individus qui se seront fait délivrer un rôle d'équipage pour un bateau qui ne navigue pas, ou qui, sauf le cas prévu à l'article 4, se livrent à une navigation soumise à l'obligation du permis, conformément à l'article premier.

Si les individus poursuivis conformément aux paragraphes précédents ne sont pas les propriétaires de bâtiments ou embarcations, ces derniers seront, en cas de condamnation, déclarés civilement responsables.

Les individus qui, en employant des bâtiments ou bateaux dans les conditions autres que celle prévues à l'article premier de la présente loi, auront, au moyen d'une fausse déclaration sur la nature de l'armement, obtenu la délivrance d'un permis de navigation au lieu d'un rôle d'équipage, seront poursuivis et punis conformément aux dispositions du decret-loi du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage.

Les services constatés par les rôles d'équipages de navires ou bateaux qui n'auront pas accompli une navigation professionnelle seront, indépendamment du sort de l'action correctionnelle, annulés par décision du Ministre. Cette décision pourra être attaquée par la voie contentieuse.

Art. 6. — La navigation exercée à titre professionnel dans les eaux soumises au régime de l'inscription maritime ne comptera que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droits à la demi-solde, lors-

Digitized by Google

qu'elle aura été pratiquée exclusivement dans l'intérieur des ports, fleuves, rivières, bassins, lacs et étangs salés.

Art. 7. — Le temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage, qui ne naviguent pas dans les conditions indiquées à l'article précédent, est admis pour la totalité de sa durée dans les services donnant droit à la demi-solde, sous la réserve que la navigation soit active et professionnelle.

La navigation est active quand elle s'exerce à raison d'au moins un jour sur trois de la période de durée du rôle ; elle est dite professionnelle quand elle a pour objet le transport de passagers ou de marchandises ou quand la pêche est pratiquée en vue de la vente du poisson.

La navigation à la petite pêche et au bornage n'est comptée que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à demi-solde, quand elle n'est pas active, tout en étant professionnelle.

La navigation non professionnelle est annulée par le Ministre en vertu des dispositions qui font l'objet du dernier paragraphe de l'article 5 de la présente loi.

Art. 8. — La navigation n'est également comptée que pour moitié de sa durée à partir du jour où un inscrit maritime est exclu de l'armée, conformément à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1889 sur le recrutement et aux dispositions de la loi sur l'inscription maritime.

Art. 9. — Les services militaires accomplis hors des équipages de la flotte comptent, jusqu'à la limite de dix ans, pour leur durée effective dans l'évaluation du temps exigé pour la concession de la demi-solde.

Il en est de même des services civils ouvrant des droits à la pension sur les fonds du Trésor public, lorsqu'ils ont été accomplis dans le département de la marine ou dans le service des ports de commerce et des phares.

Les services accomplis dans les équipages de la flotte comptent pour leur durée effective et sans limite de temps dans la même évaluation. Ils permettent, de plus, de compter pour sa durée définitive une période égale de navigation sujette à réduction.

Art. 10. — Le temps de l'embarquement sur un navire ou bateau employé à la navigation ou à la pêche ne sera admis dans les services ouvrant des droits à la demi-solde que pendant la période où l'homme a été employé effective-

Digitized by Google

ment à bord du navire armé et soumis à la police et à la hiérarchie spéciale des équipages embarqués.

Art. 11. — Un règlement d'administration publique déterminera dans quelles mesures et avec quelles modifications les dispositions des lois relatives à la police de la navigation seront applicables aux bâtiments, embarcations, bateau et chalands munis d'un permis de navigation de plaisance ou d'un permis de circulation, et quelles règles spéciales de police seront en outre imposées à ces bâtiments, embarcations, bateaux et chalands. Les infractions à cette dernière règle seront constatées et la répression en sera poursuivie dans les formes prévues par la loi du 19 mars 1852; elles seront punies d'une amende de seize francs (16 fr.) au moins et de cent francs au plus.

Art. 12. — La présente loi entrera en vigueur le premier jour du treizième mois qui suivra sa promulgation.

Le mode d'évaluation des services qu'elle établira ne s'appliquera qu'aux périodes postérieures au dit jour.

Art. 13. — Les inscrits maritimes qui ont figuré sur un rôle d'équipage pendant tout ou partie de l'année antérieure à la date de la présente loi pourront obtenir un rôle d'équipage, aux lieu et place du permis, pour les bateaux employés par eux au service d'établissement de pêche émergents.

Le temps de leur inscription sur ces rôles ne comptera, après le jour de la mise en vigueur de la dite loi, que pour moitié de sa durée.

Art. 14. — Le montant des amendes et confiscations prononcées en vertu de la présente loi est attribuée à la Caisse des Invalides de la marine.

Art. 15. — Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions contraires à celles qui précèdent.

Du 20 juillet 1897.

Loi du 14 avril 1904 portant modification de la loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde.

Article premier. — Est abrogé l'article 6 de la loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite « demi-solde ».

Digitized by Google

Art. 2. — L'article 7 de la loi du 20 juillet 1897 est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 7. — Le temps d'embarquement sur les bateaux armés à la petite pêche et au bornage, dans les eaux soumises au régime de l'inscription maritime, est admis pour la totalité de sa durée dans les services donnant droit à la demi-solde, sous la réserve que la navigation soit active et professionnelle.

« La navigation est dite active quand elle s'exerce à raison d'au moins un jour sur trois de la période de durée du rôle, elle est dite professionnelle, quand elle a pour objet le transport de passagers ou de marchandises, ou quand la pêche est pratiquée en vue de la vente du poisson.

« La navigation à la petite pêche et au bornage n'est comptée que pour la moitié de sa durée effective dans l'évaluation des services donnant droit à la demi-solde, quand elle n'est pas active, tout en étant professionnelle.

« La navigation non professionnelle est annulée par le ministre, en vertu des dispositions qui font l'objet du dernier paragraphe de l'article 5 de la présente loi. »

La présente loi délibérée, etc...

Du 14 avril 1904.

Loi du 14 avril 1904 faisant bénéficier le demi-soldier (inscrit maritime) de sa pension de retraite à compter du jour où son droit est constaté.

Article premier. — Les inscrits maritimes réunissant les vingt-cinq ans de services à l'Etat et de navigation exigés par l'article premier de la loi du 11 avril 1881, auront droit aux arrérages des pensions dites demi-soldes, qui leur seront concédées :

1° A partir du jour où ces vingt-cinq années auront été accomplies, s'ils sont, à cette date, âgés d'au moins cinquante ans ;

2° A partir du jour où ils auront atteint l'âge de cinquante ans, s'ils ont parfait les vingt-cinq années ci-dessus antérieurement à cet âge ;

3° A partir du 1er janvier de l'année pendant laquelle la demi-solde sera concédée si, étant âgés de moins de cinquante ans, ils sont reconnus atteints d'infirmités évidentes qui les mettent dans l'impossibilité de naviguer.

Digitized by Google

Art. 2. — Pour les pensions dérivées de la demi-solde, les arrérages courront :

A partir du jour du décès du mari, si la veuve réunit à ce moment quarante ans d'âge, ou si, n'ayant pas atteint cet âge, elle a un ou plusieurs enfants, et, dans les autres cas, à partir du jour où la veuve aura atteint l'âge de cinquante ans.

Art. 3. — Les dispositions qui précèdent seront appliquées à partir du 1er janvier 1905.

La présente loi délibérée, etc.

Du 14 avril 1904.

Arrêté du Ministre de la marine, du 2 mai 1904, fixant les conditions d'installation des embarcations de sauvetage à bord des navires transportant des passagers.

Le Président du conseil, Ministre de l'intérieur et des cultes chargé par intérim du ministère de la marine,

Vu le décret du 16 juin 1903, relatif aux moyens de sauvetage dont devront être pourvus les navires affectés au transport des passagers,

Arrête :

Article premier. — Les embarcations de sauvetage, à bord des navires transportant des passagers, doivent être installées de façon à pouvoir être amenées rapidement.

Les poulies inférieures de leurs palans de suspension doivent pouvoir être détachées instantanément; mais il n'est pas nécessaire que cette opération se fasse simultanément ou automatiquement.

Ces poulies ne doivent pas être munies de crocs susceptibles de s'engager sous les bancs ou sous les fargues.

Les étuis ou capots de mer des embarcations doivent être tenus par une passeresse suiffée ou tout autre moyen permettant de les larguer sans perte de temps.

Art. 2. — A bord des navires à vapeur de plus de 300 tonneaux de jauge brute une embarcation légère au moins doit être conservée, sur porte-manteaux tournés en dehors, prête à amener pour le sauvetage éventuel d'un homme tombé à la mer.

Art. 3. — Les embarcations sous porte-manteaux, même lorsqu'elles sont rentrées en dedans, doivent toujours être sur leurs palans ; si elles reposent sur des chantiers, ceux-ci doi-

Digitized by Google

vent pouvoir s'enlever assez facilement et de telle façon qu'il soit inutile de hisser l'embarcation pour la pousser dehors. L'installation devra être telle que l'embarcation puisse être mise à l'eau en moins de sept minutes, le navire étant droit.

Art. 4. — Les porte-manteaux, réas, garants de palans, poulies, boucles, pitons et autres organes de manœuvre doivent être d'une force suffisante. Aucune partie de l'appareil de suspension d'une embarcation ne doit être en métal fondu. L'écart existant entre les porte-manteaux, d'une part, et les points de suspension des embarcations, d'autre part, doit être calculé de façon que les embarcations puissent être facilement poussées en dehors.

Art. 5. — Des échelles de corde à marches, avec tireveilles (en nombre égal avec celui des canots) doivent être disposées de chaque bord pour permettre l'embarquement dans les canots.

Art. 6. — Les garants des palans d'embarcations doivent être assez longs pour que celles-ci puissent être amenées avec sécurité, le navire étant lège. La longueur des tireveilles fixées à l'entremise des porte-manteaux, des échelles d'embarquement et de leurs tireveilles, etc., doit être suffisante pour permettre l'embarquement dans les canots. le navire étant lège.

Art. 7. — Chaque embarcation doit être munie de :

Un jeu complet d'avirons avec leurs sauvegardes, plus deux avirons de rechange ;

Deux tampons pour chaque câble attachés à l'embarcation avec des garcettes ou des chaînettes ;

Un jeu et demi de tolets ou tolets à fourches attachés à l'embarcation par de solides aiguillettes ;

Une ancre (ou grappin) avec câblot d'une longueur minimum de 60 mètres ;

Un gouvernail et sa barre attachés par des sauvegardes, montés et prêts à servir (un aviron de queue avec ferrure spéciale pour les canots où il y aurait de la difficulté à monter le gouvernail) ;

Une bosse de 35 mètres de longueur au moins ;

Une gaffe ;

Une escope ou une pompe à main ;

Une boîte de signaux pyrotechniques et ce qui est nécessaire pour leur inflammation ;

Un coffre pour serrer les menus objets de matériel.

Art, 8. — Les embarcations du type n° 1 ou n° 2 doivent,

Digitized by Google

jusqu'à concurrence du tiers du nombre total des embarcations du navire, être munies d'un armement supplémentaire comprenant :

Deux haches ou hachettes placées, l'une à l'avant de l'embarcation, l'autre à l'arrière et solidement attachées au canot par des rabans ;

Un ou plusieurs mâts et au moins une bonne voile avec le gréement correspondant ;

Une corde fixée en guirlande tout autour de l'embarcation à l'extérieur ;

Un bon compas ;

Quatre litres, au moins, d'huile animale ou végétale avec un dispositif convenable pour le filage de l'huile par mer agitée ;

Un fanal garni pouvant brûler au moins pendant huit heures.

Art. 9. — Les radeaux doivent être munis d'attrapes en ligne terminées par de petits flotteurs, d'avirons en nombre proportionné à leur dimension avec un dispositif permettant leur emploi et d'un faux bras d'au moins 35 mètres.

Art. 10. — Les embarcations doivent toujours avoir leur matériel d'armement complet à bord, maintenu par des jarretières ou des rubans faciles à larguer.

A moins d'impossibilité dûment constatée par les commissions de visite, les cinq jours de vivres de prévoyance doivent être conservés dans les embarcations. L'eau douce et le biscuit devront être enfermés, autant possible, dans des récipients à fermeture hermétique, mais pouvant cependant s'ouvrir et être visités fréquemment afin que leur contenu soit renouvelé aussi souvent qu'il sera nécessaire, le délai de quinze jours prévu par l'article 20 du décret du 26 juin 1903 étant un maximum.

Le matériel d'armement des radeaux devra être saisi sur les radeaux eux-mêmes ; les vivres seront placés à proximité, une inscription très apparente indiquera leur destination.

Art. 11. — L'inventaire détaillé du matériel et des vivres de chaque embarcation et de chaque radeau devra être inscrit sur une planchette placée dans l'embarcation ou attachée au radeau.

Art. 12. — Tous les jours, à l'heure fixée par le capitaine, il sera fait par un des officiers du bord, une ronde pour s'assurer que toutes les dispositions sont bien prises en vue de la

Digitized by Google

mise à la mer des embarcations et radeaux et que le matériel et les vivres prescrits sont au complet et aux postes assignés.

Il sera procédé périodiquement et au moins une fois par mois, par l'équipage, à des exercices d'entraînement aux différentes manœuvres à effectuer en cas de naufrage ou d'incendie.

Les résultats de cette ronde et de ces exercices seront inscrits au journal de bord.

Les administrateurs des quartiers devront s'assurer, aussi fréquemment que possible, que les journaux de bord des navires portent très exactement les mentions relatives à l'exécution de ces prescriptions et que ces mentions correspondent bien à des rondes et à des exercices réellement effectués.

Ils en rendront compte au ministre à la fin de chaque semestre et, en outre, chaque fois qu'ils auront l'occasion de constater une infraction, omission ou négligence.

Art. 13. — Un rôle de sauvetage sera dressé à bord de chaque navire affecté au transport des passagers. Il figurera sur la liste des documents dont le capitaine doit être muni et dont l'existence à bord sera certifiée par le visa du service de l'inscription maritime en tête du rôle d'équipage.

Le rôle de sauvetage indiquera les dispositions à prendre pour le sauvetage du personnel et fixera les postes et factions des officiers, hommes d'équipage et gens de service. Des extraits de ce rôle seront affichés dans le poste de l'équipage et dans les postes des gens de service. Chaque officier devra être en possession d'un extrait concernant plus spécialement les fonctions qui lui sont dévolues.

Un tableau indiquant d'une manière détaillée le matériel de sauvetage dont est muni le bâtiment et la place occupée par chaque engin, ainsi que le nombre de personnes que peut porter chaque embarcation, radeau ou flotteur, sera dressé en tête du rôle de sauvetage.

Lors de la première inspection qu'elle passera à bord de tout bâtiment affecté à un transport de passagers, la commission prévue à l'article 14 ci-après vérifiera l'exactitude de ce tableau et s'assurera que le matériel de sauvetage remplit bien les conditions prescrites par le décret du 26 juin 1903 et par le présent arrêté. Elle visitera le tableau en y inscrivant ses observations s'il y a lieu.

Le rôle de sauvetage servira, en outre, à la constatation des visites de la commission à laquelle il devra être présenté à

Digitized by Google

chaque inspection ; il sera réservé, à cet effet, quelques pages blanches pour l'inscription des dates et des observations de la commission et l'apposition de son visa. Les dispositions spéciales accordées conformément à l'article 33 du décret du 26 juin 1903 seront également inscrites sur le rôle de sauvetage et certifiées par l'administrateur de l'inscription maritime.

Art. 14. — Dans chaque port de commerce il est constitué une commission permanente de surveillance du matériel de sauvetage à bord des navires à passagers, composée de cinq ou sept membres.

Cette commission comprend obligatoirement :

1° L'administrateur de l'inscription maritime du quartier;

2° Un officier de port ou, à défaut d'officier, un maître de port ;

3° Deux capitaines au long cours ou maîtres au cabotage.

Elle est complétée par un ou par trois membres choisis dans l'ordre suivant :

a) Un ingénieur du génie maritime et, de préférence, l'officier de ce corps chargé de la surveillance des travaux confiés à l'industrie, s'il en existe un dans la localité ;

b) Un ou deux officiers de marine ou officiers mécaniciens de la marine, en activité ou en retraite, le choix étant réparti, autant que possible entre ces deux corps ;

c) Un mécanicien breveté de 1re classe ou de 2e classe de la marine marchande.

Les différents membres de cette commission sont désignés par le chef du service de l'inscription maritime; ils sont choisis sur des listes présentées par lui et approuvées par le ministre. Seuls, les officiers en activité sont désignés par le préfet maritime et choisis sur une liste établie et approuvée dans la même forme.

L'armateur ou son représentant et un inscrit maritime désigné par l'équipage assistent aux opérations de la commission, devant laquelle ils sont appelés à présenter leurs observations.

Art. 15. — La commission de surveillance s'assure, avant la mise en service de tout navire destiné au transport des passagers, ou lors de sa première inspection, si le navire est déjà en service, que les prescriptions du décret du 26 juin 1903 et

Digitized by Google

du présent arrêté ont été observées. Chaque navire en service doit être visité au moins deux fois par an.

La commission procède, à bord du navire à visiter, à une inspection et à des épreuves du matériel de sauvetage.

Munie du rôle de sauvetage qui lui est remis par le capitaine, elle vérifie le nombre des embarcations et des radeaux, et s'assure que leur matériel est au complet, ainsi que les cinq jours de vivres de prévoyance, et que tout est bien aux postes assignés ; elle contrôle les planchettes d'inventaires prévues à l'article 11.

Elle vérifie ensuite le nombre des bouées de sauvetage, bouées lumineuses, flotteurs, ceintures et gilets de sauvetage, s'assure que ces objets sont en bon état et à des places bien accessibles. Elle se fait présenter les engins porte-amarres et constate qu'ils sont en bon état et qu'ils répondent aux conditions prescrites.

Art. 16. — L'inspection est suivie d'une épreuve du matériel et des installations comprenant :

1° La mise à l'eau de la moitié des embarcations au moins ; — la commission doit vérifier que, pour chaque embarcation sous porte-manteaux, le temps nécessaire pour la mise à l'eau n'excède pas le délai fixé à l'article 3 ; elle s'assure, en outre, que les embarcations ne font pas d'eau.

2° La mise à l'eau de quelques radeaux ou flotteurs, pour s'assurer qu'ils n'ont pas perdu leur qualité de flottabilité.

3° L'essai de quelques artifices pris au hasard dans les boîtes des embarcations.

4° Si la commission le juge convenable, l'essai de la bouée lumineuse et le tir d'une charge de poudre du canon ou du fusil porte-amarres.

Art. 17. — La commission clôture ses opérations en visant le rôle de sauvetage et inscrit sur le tableau dressé en tête dudit rôle la date de la visite et le sommaire des constatations faites, ainsi que ses observations.

Chaque visite donne lieu à un procès-verbal, adressé, en double expédition, au chef du sous-arrondissement maritime : celui-ci transmet l'une des expéditions au ministre (direction de la marine marchande) avec ses observations, et lui rend compte, s'il y a lieu, des dispenses qu'il pourrait avoir accordées, après avis de la commission de visite, conformément à l'article 33 du décret du 26 juin 1903.

Paris, le 2 mai 1904. E. Combes.

Digitized by Google

JAPON

Règlement relatif à la contrebande de guerre

Par les présentes sont considérés comme contrebande de guerre, pendant la guerre entre la Russie et le Japon, les objets ci-dessous désignés :

Art. 1er. — Les objets suivants seront considérés comme contrebande de guerre au cas où ils traverseraient le territoire ennemi, ou au cas où ils seraient dirigés sur le territoire de l'ennemi, pour son armée ou sa flotte : armes, munitions, explosifs, matières brutes (y compris plomb, salpêtre, soufre, etc.), et les appareils pour la fabrication, ciment, uniformes et équipements pour soldats de terre et de mer, cuirasses, matériaux de construction et d'équipement des navires de guerre et des autres navires, et toutes autres marchandises qui ne doivent être employées que pour l'usage de guerre.

Art. 2. — Les objets suivants seront considérés comme contrebande de guerre dans le cas où ils seront destinés à l'armée ou à la flotte ennemie ou dans le cas où, à en juger par le lieu du territoire ennemi à destination duquel ils sont expédiés, ils pourront être considérés comme destinés à l'usage de l'armée ou de la flotte ennemie : vivres, boissons, chevaux, harnachements, fourrages, véhicules, charbons, bois, monnaies, or et argent en barres et les matériaux pour la construction de télégraphes, téléphones et voies ferrées.

Art. 3. — Parmi les objets énumérés aux deux articles précédents ne seront pas considérés comme contrebande de guerre ceux qui par leur nature et leur quantité sont évidemment destinés à l'usage du navire qui les transporte.

Fait le 10e jour du second mois de la 37e année de Meiji (11 février 1904).

Baron Gombès Yamamoto,
Ministre d'Etat pour la marine.

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE

Des mesures de protection en faveur des gens de l'équipage, par AUGUSTE LAFON, avocat, docteur en droit. — Marseille, Imprimerie Marseillaise, 1904.

Cet ouvrage est un excellent exposé de la situation faite aux gens de mer par la législation actuelle. La tutelle de l'Inscription maritime et l'institution de la Caisse de prévoyance contre les accidents y sont soigneusement étudiées dans les détails, et ceux qui, comme les inscrits maritimes eux-mêmes, estiment que tout n'est pas encore pour le mieux, trouveront dans ce travail des renseignements précieux pour étayer leurs revendications.

I. — De l'extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime. — II. — Du criterium servant à distinguer : 1° les bâtiments de mer et de l'intérieur ; 2° la navigation maritime et intérieure, etc., par LOUIS FRAISSINGER, professeur de droit commercial à l'Université de Toulouse. — Toulouse, imprimerie Lagarde et Sébille, 1904.

Droit anglais usuel, par ARTHUR GAVITT et SIMON JUCQUIN. — Paris, A. Rousseau, éditeur 1904.

Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für Vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirthschaftlehre. — Berlin, Julius Springer, 1904.

The Trans-isthmian Canal : A study in American diplomatic history (1825-1904), by CH. H. HUBERICH, D. C. L., adjuint professor of Political Science and Law in the University of Texas. — Austin, Texas, 1904.

ARTICLE A CONSULTER :

Le droit de grève en général et dans l'industrie des transports, par R. VERNEAUX. — Bulletin mensuel de la Société de législation comparée, nos 4-5, avril-mai 1904, p. 213.

F. PICHON, IMPRIMEUR-GÉRANT, 20, RUE SOUFFLOT, PARIS

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DES ARTICLES

LOIS, DÉCRETS ET DOCUMENTS DIVERS

Abordage. — Avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage 802
— De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès (M. F. C. Autran). 130
— Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage (M. F. C. Autran). 652
Armement. — Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat (M. R. Verneaux). . 301
Association française du Droit maritime. — Assemblée générale du 16 mai 1904. — Compte-rendu. 939
Assurance sur corps. — La nouvelle formule d'assurance sur corps des navires et la suppression de l'indemnité pour dépréciation commerciale (M. F. C. Autran). 309

Bibliographie. 173, 336, 512, 656, 815, 953
Bulletins de jurisprudence :
Allemagne (MM. Dr A. Sieveking et L. Koch). 106, 253, 420, 581, 741, 912
Angleterre (MM. Autran, Govare, Bultheel et Morel-Spiers). 260, 426, 591, 752, 920
Belgique (M. A. Maeterlinck) 266, 435, 763
Brésil (M. L. Koch). 294
Danemark (M. L. Beauchet) 110
Echelles du Levant (M. E. Manasse). 601
Egypte (M. Padoa-Bey) 115, 607
Etats-Unis (MM. Autran, Govare, Bultheel et Morel-Spiers). 297, 472, 621, 782, 925
France 5, 177, 337, 513, 657, 817
Grèce (M. Macrijiannis) 929
Italie (M. L. Koch) 479, 625, 788, 933
Norvège (M. L. Beauchet). 118
Suède (M. L. Beauchet) 126

Comité maritime international. — Conférence d'Amsterdam (1904). 800
— Conférence d'Amsterdam (1904). — Programme. 937
Conférence sanitaire internationale. — Résolutions (M. P. Houët) 805

International law association. — Conférence d'Anvers (1903). (M. Maeterlinck) 792

Digitized by Google

Propriétaires de navires. — Avant-projet de traité sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. . . 803
— Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la conférence d'Amsterdam de 1904 (M. L. de Valroger). 628

Accostage. — Belgique. — Nouvelle réglementation des délais d'accostage accordés aux voiliers dans le port d'Anvers pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement . . 332

Contrebande de guerre. — Japon. — Règlement relatif à la contrebande de guerre 952

Gens de mer. — Loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde 940
— Loi du 14 avril 1904 portant modification de la loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde. 944
— Loi du 14 avril 1904 faisant bénéficier le demi-soldier (inscrit maritime) de sa pension de retraite à compter du jour où son droit est constaté. 945
Guerre. — Décret modifiant les conditions d'admission et de séjour, en temps de guerre, des bâtiments français et étrangers dans les mouillages et ports du littoral français . . . 312

Immigration. — Etats-Unis d'Amérique. — Loi sur l'immigration. — Le débarquement des marins malades aux Etats-Unis 509
— Le Cap. — Nouvelle loi sur l'immigration. — Navires. — Passagers 329

Lettres de mer. — Belgique. — Loi sur les lettres de mer du 20 septembre 1903 810

Marchandises dangereuses. — Décret royal italien approuvant le règlement déterminant les règles à suivre pour l'embarquement, le transport par mer et le débarquement des marchandises dangereuses 485
Marine marchande. — Circulaire relative à la liquidation des primes à la navigation 317
— Circulaire relative à la centralisation au quartier d'immatriculation de toutes les opérations de liquidation de primes à la navigation et de compensation d'armement 319
— Circulaire relative aux essais de vitesse et aux délais fixés pour y procéder. 318
— Circulaires de la Direction générale des Douanes relatives à l'application du décret du 9 septembre 1902 sur la marine marchande. 321
— Arrêté fixant les indications que doivent contenir les devis descriptifs à produire par les constructeurs de navires en exécution de l'article 7 du décret du 9 septembre 1902 174
— Avis du Conseil d'Etat portant interprétation de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande 327

Police sanitaire. — Décret rendant obligatoire la destruction

Digitized by Google

des rats à bord des navires en provenance de pays contaminés ou suspects de peste. 315
— Egypte. — Conseil sanitaire, maritime et quarantenaire. — Règlement concernant les navires de guerre. 334

Sauvetage. — Décret relatif aux moyens de sauvetage dont doivent être pourvus les navires affectés au transport des passagers. 162
— Arrêté fixant les conditions d'installation des embarcations de sauvetage à bord des navires transportant des passagers. 946

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE ANALYTIQUE

A

Abandon. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Délaissement. Propriété des objets assurés. Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité. (Cassation, 23 avril 1903), p. 5.

2. — Fret. Prescription. Suspension. Inapplication. Point de départ. Possibilité d'agir. Abandon du navire. Créancier. Contestation. Instance en validité. Abandon validé. Action en paiement du fret. Possibilité d'agir pendant l'instance. Prescription (Bordeaux, 22 juin 1903), p. 842.

3. — Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904 (M. L. de Valroger), p. 628.

ALLEMAGNE. — 4. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire. (Tribunal de l'Empire, 26 mai 1903), p. 743.

ITALIE. — 5. — Faculté d'abandon. Article 491 C. com. Fautes du capitaine ou de l'équipage. Dommages causés aux personnes. Application. (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.

6. — Validation. Propriétaire du navire. Responsabilité éventuelle. Possibilité. (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.

Abordage. — FRANCE. — 1. — Port. Navire effectuant son mouillage. Navires en marche. Obligation de l'éviter. Abordage. Responsabilité. (Marseille, 11 février 1904), p. 884.

2. — Port. Vapeur. Torpilleur à tribord. Route perpendiculaire à l'avant du vapeur. Capitaine. Machine en arrière à toute vitesse. Règlement international. Art. 19. Manœuvre conforme. Torpilleur. Passage. Faible distance. Vapeur. Machine en avant. Quai. Faible distance. Choc. Capitaine. Absence de faute (Rouen, 13 janvier 1904), p. 686.

3. — Règlement international, article 26. Pêche maritime. Enumération : « Filets, lignes, chalut ». Palangre comprise. Navire. Obligation de s'en écarter (Marseille, 5 mai 1903), p. 96.

4. — Règlement international. Pêche maritime. Bateau en train de pêcher. Navires obligés de s'écarter de son chemin. Bateau de pêche. Manœuvres pour éviter l'abordage. Non obligation. Abordage. Navire. Capitaine.

Digitized by Google

Responsabilité (Marseille, 5 mai 1903), p. 96.

5. — Règlement international. Vapeur et voilier. Vapeur. Manœuvre obligatoire. Voilier. Obligation de conserver route et vitesse. Abordage. Vapeur. Présomption de faute. Absence de preuve contraire. Responsabilité (Marseille, 6 juillet 1903), p. 397.

6. — Règlement international. Remorqueur. Chaland remorqué. Voilier. Assimilation. Rencontre d'un vapeur. Obligation de maintenir route et vitesse (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

7. — Règlement international. Voilier. Manœuvre du dernier moment. Fausse manœuvre. Irresponsabilité. Navire abordeur. Responsabilité non atténuée (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

8. — Règlement international. Vapeur. Manœuvre à tribord non effectuée. Voilier. Dernier moment. Manœuvre à tribord. Absence de faute (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

9. — Règlement international. Signaux phoniques. Absence de brouillard. Navires s'apercevant. Manœuvres. Non nécessité de les signaler. Signaux phoniques. Défaut d'importance (Bougie, 28 mai 1903), p 897.

10. — Règlement international. Feux. Navire remorqué. Feux blancs. Obligation. Chalands. Inapplication (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

11. — Règlement international. Feux blancs. Chalands. Algérie. Côtes. Non usage (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

12. — Règlement international. Feux. Remorqueur. Feux blancs superposés. Absence de feu rouge. Vapeur. Obligation de s'écarter de sa route (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

13. — Règlement international. Feux. Remorqueur. Feu rouge et feux blancs superposés. Vapeur. Manœuvre à tribord (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

14. — Règlement international. Feux. Remorqueur. Feux blancs superposés. Vapeur. Présence du remorqué connue. Remorqué. Absence des feux réglementaires. Impossibilité de s'en prévaloir (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

15. — Règlement international Feux de position. Absence. Faute grave. Défaut de mention aux rapports de mer. Preuve irrecevable (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

16. — Preuve. Abordeur. Rapport de mer. Allégations invraisemblables ou inexactes. Abordé. Rapport. Préférence (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

17. — Indemnité. Réparations. Indemnité de chômage. Voyage sans profit. Salaires. Abordé. Contrats. Transports effectués avec d'autres chalands. Voyages doublés. Privation de jouissance. Chômage. Indemnités. Cumul impossible (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

18. — Indemnité de chômage. Taux de 75 centimes. Vapeurs. Application. Chalands et gabares. Taux de 20 centimes (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

19. — Indemnité de chômage. Indemnité. Calcul. Préjudice. Surestaries. Inapplication. (Marseille, 11 février 1904), p. 884.

20. — Indemnité. Assurances sur corps. Abordage. Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903), p. 15.

21. — Mesures conservatoires. Navire français. Navire étranger. Ordre des autorités du port de refuge. Navire étranger mouillé hors du port. Fuite possible. Armateur du navire

Digitized by Google

français. Jugement. Autorisation d'enlever une pièce essentielle de la machine à ses risques et périls. Sommation. Non restitution. Tempête. Accident. Responsabilité. (Alger, 24 novembre 1902), p. 375.

22. — De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès. (M. F. C. Autran), p. 130.

23. — Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage (M. F. C. Autran), p. 652.

ALLEMAGNE. — 24. — Brouillard. Vapeur et voilier. Vapeur. Vitesse normale. Vigie suffisante. Apparition subite d'un banc de brume. Voilier couvert par la brume. Vapeur. Absence de faute. Abordage fortuit (Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902), p. 109.

25. — Brouillard. Navire en marche. Audition sur bâbord avant du signal d'un navire à l'ancre. Inclinaison sur bâbord. Absence de faute (Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903), p. 421.

26. — Collision imminente. Manœuvre du dernier moment. Défaut d'influence. Irresponsabilité du navire abordeur (Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903), p. 421.

27. — Collision imminente. Manœuvre du dernier moment. Défaut d'influence. Irresponsabilité du navire abordeur (Tribunal de l'empire, 23 septembre 1903), p. 742.

28. — Règlement international. Brouillard. Règlement international, art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du règlement. Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge (Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902), p. 107.

29. — Règlement international. Navire en marche et navire à l'ancre. Apparition subite d'un banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international. Article 16. Absence d'obligation de stopper (Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903), p. 421.

30. — Règlement international. Navire en marche et navire à l'ancre. Devoir du capitaine. Banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international. Articles 16, 27 et 29. Audition sur bâbord avant du signal d'un navire à l'ancre. Absence d'obligation de jeter l'ancre (Tribunal de l'empire, 23 septembre 1903 , p. 742.

31. — Règlement international. Brouillard. Règlement international, art. 16, § 2. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper. Continuation de la route à « marche lente ». Faute. Tribunaux. Droit d'apprécier la gravité des fautes. Navire. Faute légère. Défaut d'influence sur la collision. Irresponsabilité. Navire. Art. 16 § 2. Omission de stopper. Faute légère. Autre navire. Art. 16. Brouillard. Vitesse exagérée. Art. 29. Brouillard. Audition d'un navire de position incertaine. Fautes lourdes. Responsabilité de ce navire. Absence de faute commune (Tribunal de l'Empire. 24 octobre 1903), p. 912.

32. — Assurances maritimes. Règlement de Brême. Art. 19. Choc contre un corps dur. Navire de pêche. Choc de l'hélice contre la manette du filet de pêche. Avaries. Risque couvert par l'assurance (Tribunal supérieur hanséatique, 2 décembre 1903), p. 588.

ANGLETERRE. — 33. — Règlement international sur les abordages. Navire. Inapplication au canal de navigation de Manches-

Digitized by Google

ter. Règles locales (Haute-Cour de justice, 24 février 1904), p. 922.

34. — Responsabilité de l'armateur. Pilotage obligatoire. Loi belge. Code de commerce belge. Art. 228 (Haute Cour de justice, 14 février 1903), p. 591.

35. — Assurance maritime. Clause d'abordage. Frais pour enlèvement des obstacles à la navigation sur l'ordre des autorités. Risque non couvert. Abordage. Choc contre un navire échoué. Avaries à ce navire. Charge des assureurs. Paiement des trois-quarts. Indemnité pour accroissement des frais de renflouement. Irresponsabilité des assureurs (Haute-Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.

36. — Compétence. Cours de Comté. Juridiction de l'Amirauté. Avarie faite à une jetée par un navire. Avarie par collision. Statuts concernant les Cours de Comté et la juridiction de l'Amirauté. Incompétence (Haute Cour de justice, 9 février 1904), p. 758.

BELGIQUE. — 37. — Brouillard épais. Navires. Prudence du marin. Obligation de mouiller l'ancre. Règlement sur la navigation de l'Escaut. Absence de prescriptions contraires. Navires continuant leur route dans le brouillard. Parages fréquentés. Capitaines. Collision. Responsabilité (Bruxelles, 6 janvier 1904), p. 763.

38. — Brume épaisse. Vapeur et chalutier. Ordre de stopper et de battre machine en arrière. Seule manœuvre raisonnable (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.

39. — Règlement international. Brouillard. Article 16. Obligation de modérer la vitesse. Article 29. Obligation de naviguer avec précaution suivant les circonstances. Brume intense. Courant. Devoir de faire machine arrière et même de mouiller l'ancre. Navire abordeur. Vitesse initiale de 16 nœuds. Brouillard. Vitesse exagérée. Courant. Moment de la collision. Vitesse de 3 nœuds. Impossibilité de s'arrêter dans le rayon visuel. Double violation du règlement. Faute. Responsabilité (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

40. — Signaux. Absence de signaux à bord du chalutier abordé. Vapeur. Brume. Obligation de réduire la vitesse. Faute du chalutier. Responsabilité du navire abordeur. Défaut d'influence (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.

41. — Signaux. Port. Construction. Entrepreneur. Eclairage des travaux. But. Zone dangereuse. Bouée non éclairée. Absence d'obligation. Navire. Collision. Irresponsabilité (Bruges, 9 avril 1903), p. 289.

42. — Vitesse excessive. Vapeur. Impossibilité d'éviter des obstacles. Faute. Service international. Absence d'excuse. Droit commun. (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.

43. — Vitesse du navire abordeur. Appréciation par la gravité des avaries du navire abordé (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

44. — Décision disciplinaire. Action civile. Défaut d'influence (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

DANEMARK. — 45. — Navire de guerre. Faute. Etat. Responsabilité. Indemnité. Navire abordé. Age de plus de trente ans. Différence du vieux au neuf. Possibilité de ne pas en tenir compte. Chômage. Taux des surestaries. Tant par tonne. Tonnage net (Copenhague, 17 juillet 1901), p. 112.

EGYPTE. — 46. — Définition. Choc de deux navires (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.

47. — Capitaine. Navire. Choc contre un corps étranger. Preuve. Obligation. Responsabilité (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.

48. — Fin de non recevoir. Action contre le capitaine. Choc contre un corps immobile. Inapplication (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.

49. — Demande en justice. Action contre le capitaine. Tribunal incompétent. Déchéance. Effet

Digitized by Google

interruptif (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.
ETATS-UNIS. — 50. — Faute. Chaland à la remorque et navire à l'ancre. Port. Place usuelle. Remorqueur. Défaut de vigilance. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 13 octobre 1903), p. 785.
51. — Faute. Vapeur et allège à l'ancre. Mouillage habituel. Pilote à bord. Faute. Vapeur. Responsabilité de l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 18 août 1902), p. 300.
52. — Faute. Rencontre d'un vapeur et d'un voilier. Impossibilité d'apercevoir les feux du voilier. Feux masqués. Faute. Vigie du vapeur. Place sur le pont. Absence de faute. Voilier. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 24 juin 1902), p. 298.
53. — Faute. Vitesse excessive dans le brouillard. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.
54. — Faute. Pilote abordant un vapeur. Fausse manœuvre du pilote. Irresponsabilité du vapeur (Cour d'appel, 3e circuit, 16 juin 1903), p. 474.
55. — Brouillard. Navire de guerre. Feux. Défaut de vigilance. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.
56. — Brouillard. Obligation de marcher à vitesse modérée. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper (Cour d'appel (9e circuit), 19 octobre 1903), p. 925.
57. — Navire de guerre. Règles de l'Amirauté. Application. Vitesse excessive dans le brouillard. Ordre du commandant. Acte du Congrès autorisant les poursuites. Responsabilité des Etats-Unis (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.
58. — Voilier. Défaut de feu d'arrière. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 9 mai 1903), p. 475.
59. — Règlement international. Navires se croisant. Articles 16, 19 et 22. Règle de tribord (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.
60. — Responsabilité. Acte du Congrès autorisant les poursuites. Faute du navire de guerre. Responsabilité des Etats-Unis. (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.
61. — Evaluation des dommages. Navire. Perte totale. Valeur du dommage et du fret. Navire de pêche. Profit espéré de la pêche. Impossibilité de le comprendre dans l'évaluation des domages (Cour du district est de New-York, 23 septembre 1903), p. 783.
62. — Indemnité. Capitaine propriétaire du navire avarié. Surveillance des réparations. Absence de droit à rétribution (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.
GRÈCE. — 63. — Abordage fortuit. Preuve. Nécessité (Athènes, 1902, n° 1727), p. 931.
ITALIE. — 64. — Responsabilité. Abordage fautif. Article 662 C. com. Condamnation solidaire envers les tiers. Absence d'obligation immédiate. Détermination des responsabilités. Mesure d'instruction supplémentaire. Cour d'appel. Validité. (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.
65. — Conflit de lois. Abordage en haute mer. Loi applicable. Loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation à la réparation des dommages (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.
Accident. — FRANCE. — 1. — Gens de mer. Navire. Echouement. Renflouement. Navire non désarmé. Membre de l'équipage. Naufrage. Accident en cours de voyage. Exercice de la profession. Action en responsabilité. Loi du 21 avril 1898. Application (Marseille, 28 février 1903), p. 232.
2. — Gens de mer. Navire. Echouement. Renflouement. Navire non désarmé. Membre de l'équipage. Naufrage. Accident en cours de voyage. Exercice de la profession (Aix, 15 juillet 1903), p. 373.
3. — Gens de mer. Loi du 21

Digitized by Google

avril 1898. Article 11. Action en responsabilité contre l'armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Preuve (Cassation, 15 juin 1903), p. 348.

4. — Gens de mer. Accident. Armateur. Faute lourde. Relation de cause à effet nécessaire. Responsabilité. Echouement. Faute. Sauvetage postérieur. Accident. Irresponsabilité (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.

5. — Gens de mer. Armateur. Faute lourde. Sens. Fait intentionnel. Différence (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

6. — Gens de mer. Armateur. Faute lourde. Marin. Faute. Indemnité. Réduction (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

7. — Gens de mer. Armateur. Responsabilité. Droit commun. Condition. Faute lourde. Fait intentionnel. Faute lourde du second. Armateur. Responsabilité (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

8. — Gens de mer. Second. Ordre donné. Oubli. Subordonné. Accident. Faute lourde (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

9. — Gens de mer. Armateur. Navire. Palan du cacatois. Poulie. Position verticale. Dispositif. Utilité. Non nécessité. Non installation. Absence de faute lourde (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

10. — Gens de mer. Loi du 21 avril 1898. Armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Responsabilité. Pont du navire. Prétendue disposition défectueuse. Navire. Visite. Aptitude à la navigation. Armateur. Irresponsabilité (Marseille, 4 décembre 1902), p. 85.

11. — Gens de mer. Capitaine. Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités. Défaut de preuve. Irresponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable. (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.

12. — Gens de mer. Blessure. Traitement ordinaire. Opérations onéreuses. Intervention chirurgicale. Massage. Electricité. Maladie curable. Art. 262 du Code de commerce. Application. Charge de l'armateur (Marseille, 9 mars 1903), p. 85.

13. — Gens de mer. Blessure. Frais de traitement et de pansement. Maladie incurable. Armateur. Cessation de l'obligation (Marseille, 4 décembre 1902), p. 85.

14. — Gens de mer. Armateur. Traitement cessé. Guérison retardée. Dommages-intérêts (Marseille, 9 mars 1903), p. 85.

15. — Gens de mer. Compétence. Action en responsabilité contre l'armateur. Fondement. Loi du 21 avril 1898, article 11. Article 1382 C. civil. Tribunal de commerce. Compétence exclusive (Marseille, 28 février 1903), p. 232.

16. — Gens de mer. Compétence. Exercice de la profession. Faute de l'armateur. Action en responsabilité. Contrat d'engagement. Rapport. Nature commerciale. Inscrit maritime. Veuve. Enfants. Action. Tribunal de commerce. Compétence exclusive (Aix, 15 juillet 1903), p. 373.

17. — Loi du 9 avril 1898. Responsabilité du chef d'entreprise. Contrat de louage de services. Obligations. Corrélation. Travail. Commencement. Fin. Patron de bateau. Nuit. Séjour à bord obligatoire. Bateau amarré à quai. Absence de manœuvre à exécuter. Direction d'un autre agent de l'entreprise. Patron. Chute. Loi du 9 avril 1898. Application (Cassation, 10 novembre 1903), p. 516.

18. — Entrepreneur de débarquement. Débarquement terminé. Personnel ayant quitté le bord. Ouvriers retardataires dans la cale. Mécanicien. Ignorance. Dispositions pour quitter le port. Panneaux Fermeture. Ecoutille. Barre. Manœuvre. Entrepreneur. Défaut de surveillance. Faute. Ouvrier blessé. Loi du 9 avril 1898. Indemnités. Défaut de recours contre le navire (Caen, 23 décembre 1903), p. 693.

19. — Passager. Navire. Choc contre le quai. Armateur. Pré-

Digitized by Google

posés. Faute. Absence de preuve. Article 1382 C. civ. Armateur. Irresponsabilité (Rouen, 13 janvier 1904), p. 686.

20. — Navire. Chaudière. Explosion. Cause inconnue. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité (Cassation, 30 mars 1897), p. 338.

21. — Navire. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Art. 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.

ETATS-UNIS. — 22. — Gens de mer. Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Négligence du capitaine. Droit à dommages-intérêts (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

23. — Passagers. Armateur. Transport de passagers de terre à bord. Surcharge du bateau. Avertissement donné aux passagers. Refus de débarquer. Accident. Faute commune. Irresponsabilité (Cour du district nord de la Californie, 22 juin 1903), p. 622.

24. — Compétence. Juridiction de l'Amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante. Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'amirauté (Cour d'appel (9e circuit), 26 octobre 1903), p. 926.

25. — Navire étranger. Appréciation de la responsabilité. Compétence des cours d'amirauté (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

26. — Navire étranger. Accident à un passager survenu en haute mer. Action *in personam* contre l'armateur. Compétence de la juridiction d'Amirauté des Etats-Unis (Cour du district est de Virginie, 28 mars 1903), p. 477.

Accostage. — *Délais, Anvers*, voir : Port, n° 23.

Voir : Jauge, nos 1, 2, 3.

Action. — FRANCE. — 1. — Ajournement. Armateur. Tribunal de commerce. Chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison ajournés. Fins de la demande. Vente aux enchères de la cargaison. Versement aux mains de l'armateur des fret, remboursements et frais. Absence de demande de condamnation au paiement du fret. Défaut de demande principale. Nullité de l'exploit. Procédure subséquente. Nullité (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

2. — Acquiescement. Demandeur. Réserve de modifier sa demande. Acceptation nécessaire (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

3. — Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

4. — Acquiescement. Livraison. Marchandises provenant de deux navires. Consignataire. Action en prise de livraison. Destinataire. Acquiescement. Consignataire. Acceptation pour la cargaison de l'un des navires. Effet. Destinataire Obligation de prendre livraison. Refus. Frais de magasinage et d'assurances. Charge du destinataire. Divisibilité entre les cargaisons des deux navires (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

5. — Désistement pur et simple. Fond du droit. Effet. Demande non avenue. Désistement relatif à l'instance. Réserves. Citation. Juge incompétent. Article 2246 C. civ. Effet interruptif maintenu. Fin de non recevoir.

Digitized by Google

Article 435 C. com. Action engagée dans le délai. Désistement. Juridiction compétente. Action reprise dans le mois. Recevabilité (Cassation, 21 juillet 1903), p. 350.

6. — Appel. Pilotage. Arrêté du 23 août 1871 Troisième arrondissement maritime. Sous-arrondissement de Nantes. Non communication au Conseil d'Etat. Régularité incontestable. Loi du 31 mars 1903, art. 73. Décisions non passées en force de chose jugée. Application. Droits de pilotage. Action en restitution. Appel. Promulgation de la loi. Application (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

7. — Compétence. Actes administratifs. Interprétation. Tribunaux judiciaires. Incompétence. Obligations ou droits découlant de ces actes. Action. Validité des actes. Examen. Compétence. Tribunal de commerce. Pilotage. Droits. Perception indue. Action en restitution. Validité de l'acte administratif. Examen. Compétence. Décret du 12 septembre 1806, art. 50. Tribunal de commerce. Droits de pilotage. Contestations. Attribution de compétence (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

. — Compétence. De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès (M. F. C. Autran). p. 130.

9. — Assurances sur corps. Abordage. Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903), p. 15.

10. — Assurances sur corps. Délaissement. Propriété des objets assurés. Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité (Cassation. 23 avril 1903), p. 5.

BELGIQUE. — 11. — Surestaries. Action en paiement. Encaissement du fret. Capitaine. Absence de réserves. Action. Recevabilité (Anvers, 11 juin 1902), p. 285.

12. — Compromis. Avaries. Action contre le capitaine. Destinataire ayant signé un compromis en règlement d'avarie commune. Sursis à l'action en responsabilité en attendant le résultat de la dispache (Anvers, 7 août 1903), p. 467.

13. — Fin de non-recevoir. Protestation. Citation en justice. Article 233 loi maritime. Délai. Augmentation à raison de la distance (Bruxelles, 29 avril 1903). p. 266.

14. — Fin de non recevoir. Caractère. Moyen de défense au fond. Absence d'obligation de l'opposer « in limine litis » (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

15. — Décision disciplinaire. Action civile. Défaut d'influence (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

BRÉSIL. — 16. — Avaries communes. Action en règlement. Action à l'égard des assureurs. Caractère. Demande en paiement de l'indemnité. Prescription quinquennale. Point de départ. Fixation de la contribution (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

EGYPTE. — 17. — Abordage. Action contre le capitaine. Demande en justice. Tribunal incompétent. Déchéance. Effet interruptif (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.

Digitized by Google

ETATS-UNIS. — 18. — Assistance maritime. Indemnité. Paiement aux propriétaires du navire sauveteur. Capitaine et Equipage. Refus des propriétaires de leur allouer partie de l'indemnité. Action contre le navire sauveté. Irrecevabilité (Cour du district sud de l'Alabama, 29 juin 1903), p. 927.

19. — Compétence. Juridiction de l'Amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante. Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'amirauté (Cour d'appel (9e circuit), 26 octobre 1903), p. 926.

GRÈGE. — 20. — Paiement du fret. Consignataire de la cargaison. Capitaine. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité (Athènes, 1902, n° 1027), p. 931.

21. — Privilège. Vente du navire. Droit de suite. Action intentée contre le tiers acquéreur. Irrecevabilité. Action contre le propriétaire primitif (Athènes, 1902, n° 1762), p. 932.

ITALIE. — 22. — Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Exécution du contrat de transport. Action en paiement de surestaries. Qualité pour agir. Utilité de l'institution (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.

NORVÈGE. — 23. — Assistance maritime. Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Armateur. Absence de droit à indemnité. Défaut d'action contre les assureurs. Equipage du navire sauveteur. Droit à indemnité (Trondhjem, 12 septembre 1900), p. 121.

SUÈDE. — 24. — Assurance maritime. Action en paiement des primes. Poursuites contre l'armateur gérant seul. Absence de pouvoir. Irrecevabilité. Nécessité d'action contre tous les copropriétaires du navire (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.

Armateur, chargeur, voir : Commissionnaire-transitaire, n° 1.

Garantie, voir : Cassation, nos 7, 9.

Acquiescement. — Voir : Livraison, nos 8, 10.

Acte administratif. — *Interprétation*, voir : Compétence, n° 3.

Adjudication. — FRANCE. — 1. — Capitaine. Navire. Etat. Adjudication. Armateur. Concours. Convention. Affrètement conditionnel. Etat. Acceptation nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire non accepté. Dernier fret non dû (Bayonne, 27 novembre 1903), p. 882.

Renflouement, voir : Assurances maritimes, n° 53.

Affrètement. — FRANCE. — 1. — Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers'risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

2. — Affrètement total. Charte-partie. Clause. Interdiction de charger d'autres marchandises.

Digitized by Google

Capitaine. Violation. Art. 287. Fret dû. Absence de préjudice supérieur. Indemnité suffisante (Aix, 29 avril 1903), p. 852.

3. — Affrètement conditionnel. Capitaine. Navire. Etat. Adjudication. Armateur. Concours. Convention. Affrètement conditionnel. Etat. Acceptation nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire non accepté. Dernier fret non dû (Bayonne, 27 novembre 1903), p. 882.

4. — Avaries communes. Echouement. Partie de la cargaison. Débarquement dans l'intérêt commun. Avaries. Réembarquement impossible. Affréteur. Délai pour trouver des marchandises en remplacement. Surestaries. Avaries communes (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.

5. — Commissionnaire. Affrètement. Responsabilité. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention omise. Débarquement. Paiement du fret au capitaine. Commissionnaire. Remboursement. Obligation. (Rennes, 4 juin 1903), p. 837.

6. — Mandataire. Conclusion. Mandat. Conditions importantes. Omission. Mandant. Absence d'engagement. Refus de ratifier. Légitimité. Connaissance des pourparlers. Approbation. Preuve. Charge du cocontractant (Marseille, 19 janvier 1904), p. 7.

7. — Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affrèteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.

8. — Chaland affrété par le transporteur. Connaissement direct. Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903), p. 52.

9. — Chargement. Affréteur. Désignation du bassin pour le chargement. Tirant d'eau du navire. Chargement difficile. Officiers du port. Opposition. Affréteur. Chargement commencé. Obligation d'achèvement dans un autre bassin. Frais de déhalage du navire. Charge de l'affréteur (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

10. — Chargement trop considérable. Faute. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.

11. — Droits de l'affréteur. Connaissement. Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité (Marseille, 10 décembre 1903), p. 571.

12. — Fret. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affréteur. Retrait. Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.

13. — Navigation intérieure. Affrètement. Fleuves. Batelier. Chargement. Constatation du poids. Défaut de convention. Echelles du bateau. Procès-verbal du bord. Validité. Arrivée. Destinataire. Pesage à la bascule. Impossibilité de l'exiger. Mesurage par les échelles (Cassation, 17 novembre 1903), p. 658.

14. — Résiliation. Demi-fret. Mandataires. Absence de conclusion définitive. Art. 288 C. com. Inapplication. Dommages-intérêts. Droit commun. Préjudice réel (Marseille, 19 janvier 1904), p. 730.

15. — Rupture. Affréteur. Jours de planche. Absence de droit. Fré-

Digitized by Google

teur. Sommation de charger. Jours de planche non expirés. Disposition du navire. Résiliation. Torts de l'affréteur. Demi-fret dû (Bayonne, 13 novembre 1903), p. 728.

ALLEMAGNE. — 16. — Clause. Charte-partie. Quantité à charger. Clause « environ ». Tolérance de 5 0/0. Intérêt du chargeur. Limite de son obligation de livrer. Limite inférieure de la tolérance. Chargeur. Défaut de livraison. Inexécution du contrat. Dommages - intérêts. Demi-fret. Calcul sur la limite inférieure de la tolérance. Navire. Départ. Présentation de la marchandise. Défaut de livraison. Demi-fret dû (Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1903), p. 919.

17. — Time-Charter. Armateur. Bonne navigabilité du navire. Droit anglais. Droit allemand. Garantie au départ et pour le premier voyage. Garantie pendant toute la durée du contrat. Absence de clause expresse. Impossibilité de l'exiger (Tribunal de l'Empire, 2 avril 1902), p. 253.

ANGLETERRE. — 18. — Armateur. Navire. Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs (Haute Cour de justice, 4 février 1903), p. 263.

BELGIQUE. — 19. — Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

20. — Clause : the steamer to proceed to one, two or three ports in charterers option, between Helsingborg and Gefle. Droit du capitaine de ne s'arrêter aux ports convenus que dans l'ordre géographique (Anvers, 15 septembre 1903), p. 469.

EGYPTE. — 21. — Arrimage. Capitaine. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Alexandrie, 10 juin 1903), p. 115.

ETATS-UNIS. — 22. — Surestaries. Clause d'embarquement aussi vite que le navire pourra recevoir. Mauvais temps. Retard. Surestaries dues (Cour du district sud de New-York, 9 juin 1903), p. 622.

NORVÈGE. — 23. — Bénéfice des remorquages. Partage. Affréteur. Pêche. Remorquage dans son intérêt. Armateur. Absence de droit au partage (Christiania, 16 janvier 1902), p. 118

Affrètement à cueillette, voir : Fin de non-recevoir, n° 11.

Ajournement. — *Nullité*, voir : Action, n° 1.

Allèges. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Police. Clause : « Risques d'allèges à la charge des assureurs à partir du moment où la marchandise quitte la terre pour transport immédiat à bord ». Navire non arrivé. Séjour sur allèges. Risques non couverts (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.

2. — Assurances sur facultés. Police flottante. Compagnie de navigation. Agent autorisé des assureurs. Chargeur. Paiement de la prime d'assurance. Accord définitif. Risques à la charge des assureurs. Chargement sur mahonnes n'appartenant pas à la compagnie. Perte avant la mise à bord et la signature du connaissement. Assureurs. Responsabilité (Marseille, 6 juillet 1903), p. 400.

3. — Chargement d'avance sur allèges. Risques non assurés. Perte. Transporteur. Responsa-

Digitized by Google

bilité (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.
4. — Charte-partie. Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.
5. — Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.
6. — Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903), p. 52.
ANGLETERRE. — 7. — Surestaries. Charte-partie. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des réceptionnaires. Surestaries non dues (Haute-Cour de justice, 23 mai 1903), p. 426.
ETATS-UNIS. — 8. — Contrat de transport sur allèges. Contrat distinct. Transporteur Cargaison. Responsabilité (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.
9. — Débarquement. Charte-partie. Clause de débarquement en sûreté et toujours à flot. Navire. Obligation d'alléger. Place indiquée par les réceptionnaires. Usages locaux. Frais d'allèges. Charge de la cargaison (Cour suprême des Etats-Unis, 1er décembre 1902), p. 471.
10. — Connaissement. Clause de réception sous palan dès que le navire sera prêt à livrer, ou mise sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires. Sens. Retard du destinataire. Droit de débarquer sur allèges. Destinataire prêt à recevoir. Absence de droit à débarquer sur allèges (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.
ITALIE. — 11. — Défaut d'allèges. Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant-port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.
SUÈDE. — 12. — Assurance maritime. Chargement sur gabares. Point de départ du risque. Police. Clause : les risques commencent quand la marchandise quitte la terre pour être chargée sur le navire. Perte sur gabares dans un port de relâche. Responsabilité des assureurs (Stockholm, 17 février 1902), p. 124.
13. — Staries. Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime (Stockholm, 24 juillet 1902), p. 129.
Amarrage. — Voir : Assurances maritimes, n° 57.
Appel. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Jugement. Indemnités à la charge des assureurs. Appel. Arrêt. Intérêts moratoires pendant l'instance d'appel. Absence de faute des assureurs. Préjudice éprouvé par l'assuré. Motif suffisant (Cassation, 21 juillet 1903), p. 350.

Digitized by Google

2. — Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvais arrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie. Application. Motifs de l'assignation en garantie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

3. — Pilotage. Arrêté du 23 août 1871. Troisième arrondissement maritime. Sous-arrondissement de Nantes. Non communication au Conseil d'Etat. Régularité incontestable. Loi du 31 mars 1903, art. 73. Décisions non passées en force de chose jugée. Application. Droits de pilotage. Action en restitution. Appel. Promulgation de la loi. Application (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

4. — Navire. Saisie. Appel. Art. 732 C. pr. civ. Signification au greffier du tribunal. Loi du 10 juillet 1885. Formalité non exigée (Aix, 19 février 1903), p. 198.

Arbitrage. — Voir : Débarquement, n° 20 ; — Assistance maritime, n° 7.

Armateur. — FRANCE. — 1. — Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904 (M. L. de Valroger), p. 628.

2. — Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat (M. R. Verneaux), p. 301.

3. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès (M. F. C. Autran), p. 130.

4. — Abordage. Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903), p. 15.

5. — Patron de bateau. Accident du travail. Loi du 9 avril 1898. Responsabilité du chef d'entreprise. Contrat de louage de services. Obligations. Corrélation. Travail. Commencement. Fin. Patron de bateau. Nuit. Séjour à bord obligatoire. Bateau amarré à quai. Absence de manœuvre à exécuter. Direction d'un autre agent de l'entreprise. Patron. Chute. Loi du 9 avril 1898. Application (Cassation, 10 novembre 1903), p. 516.

6. — Patrons pêcheurs. Société de secours mutuels. Objet. Evénements de mer. Perte de bateaux. Indemnité. Société d'assurances maritimes. Article 332 C. com. Clause compromissoire. Validité. Statuts. Bureau. Fixation souveraine et en dernier ressort des indemnités. Validité. Bateau perdu. Impéritie de l'équipage. Bureau. Refus d'indemnité. Décision obligatoire (Cassation, 28 avril 1902), p. 343.

7. — Navire. Chaudière. Explosion. Construction suivant les règles de l'art. Bon état d'entretien. Cause inconnue déjouant toute prévision. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité (Cassation, 30 mars 1897), p. 338.

8. — Navire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384

Digitized by Google

C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.

9. — Créanciers. Navire. Copropriétaires. Société. Dettes. Solidarité (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

10. — Créanciers. Fournitures de vivres faites au restaurateur du bord. Factures. Défaut de visa du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 4 août 1903), p. 245.

11. — Créanciers. Propriétaire de navire. Travaux commandés par un tiers. Absence d'opposition. Déclaration du propriétaire qu'il ne paiera pas. Bénéfice. Obligation envers le fournisseur (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

12. — Capitaine. Literie. Charge personnelle. Droit de l'emporter. Absence de droit à remboursement (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.

13. — Emprunt. Prêteur. Avances. Garantie. Consignation du navire. Perte. Marchandises. Fret. Possession. Perte. Privilège du créancier gagiste. Fret. Exercice impossible. Qualité de créancier chirographaire des armateurs. Fret. Opposition possible (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

14. — Affrètement. Armateur. Exploit d'ajournement. Tribunal de commerce. Chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison ajournés. Fins de la demande. Vente aux enchères de la cargaison. Versement aux mains de l'armateur des fret, remboursements et frais. Absence de demande de condamnation au paiement du fret. Défaut de demande principale. Nullité de l'exploit. Procédure subséquente. Nullité (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

15. — Affrètement. Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.

16. — Affrètement. Marchandises. Naufrage. Echouement. Sauvetage. Non contribution (Cassation, 14 mars 1904), p. 825.

17. — Affrètement. Transporteur. Chargement d'avance sur allèges. Risques non assurés. Perte. Responsabilité (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.

18. — Affrètement. Responsabilité. Limites. Préjudice direct. Contrat d'achat et vente. Inexécution. Irresponsabilité (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

19. — Affrètement. Marchandise non reçue. Irresponsabilité. Arrêt. Colis. Perte. Armateur. Responsabilité. Colis non reçu. Conclusions. Rejet de toute la demande. Condamnation générale. Cassation de l'arrêt (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

20. — Affrètement. Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvais arrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie. Application. Motifs de l'assignation en garantie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

21. — Connaissement. Clause d'exonération. Fautes personnelles. Impossibilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

22. — Connaissement. Clauses d'irresponsabilité personnelle. Effet. Avaries. Manquant. Faute du transporteur. Preuve. Charge du destinataire (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.

23. — Connaissement. Coulage. Exonération. Fûts. Destinataire. Réception. Défaut de protestation. Pontée. Ignorance. Fin de non recevoir. Inapplication

Digitized by Google

(Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.
24. — Connaissement. Clause d'exonération. Faits du capitaine. Fautes nautiques. Fautes commerciales. Responsabilité. Connaissement. Clause d'exonération. Validité. Action contre l'armateur. Irrecevabilité. (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524
25. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement Affrètement d'un navire. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Fautes. Clause inapplicable. Débarquement. Absence de récolement. Connaissement dressé au port de charge. Cargaison conforme. Présomption (Cassation, 3 février 1904), p. 670.
26. — Connaissement. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Faute. Clause inapplicable (Cassation, 3 février 1904), p. 676.
27. — Connaissement. Clause d'exonération. Transbordement autorisé. Agents de l'armateur. Auxiliaires du capitaine. Transbordement défectueux. Capitaine. Défaut d'assentiment. Absence de preuve. Navire. Perte. Armateur. Irresponsabilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.
28. — Connaissement. Clause d'exonération. Faculté de chargement sur le pont. Capitaine. Obligation d'aviser les chargeurs. Armateur. Défaut d'instructions. Faute personnelle. Prétention. Avis non nécessaire. Aveu. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.
29. — Connaissement. Clause d'exonération. Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine. Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.
30. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine et du personnel du navire. Risques. Conséquences. Clause d'exonération. Marchandise. Dommages causés aux tiers. Armateur. Irresponsabilité. Débarquement. Marchandise Chute à terre. Quai. Borne. Détérioration. Faute du personnnel du navire. Armateur. Paiement à l'administration. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.
31. — Connaissement. Clause d'exonération. Capitaine. Perte. Avaries. Art. 222 et 230 C. com. Responsabilité légale. Armateur. Connaissement. Clause d'exonération. Action contre l'armateur. Faute personnelle. Nécessité. Preuve. Charge du chargeur (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.
32. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Pourvoi en cassation. Moyen nouveau. Mélange de fait et de droit. Irrecevabilité (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666.
ALLEMAGNE. — 33. — Assistance maritime. Navires appartenant au même propriétaire. Assureurs du navire assisté. Armateur. Droit au remboursement des frais et dommages effectifs. Absence de droit à rémunération (Tribunal supérieur hanséatique, 21 novembre 1903), p. 750.
34. — Assurance sur corps de chalands remorqués. Contrat pour le remorquage. Nature. Contrat de transport. Vice d'amarrage des chalands au port de relâche. Défaut de surveillance. Capitaine du remorqueur. Faute administrative. Société de remorquage. Responsabilité. Propriétaire des chalands. Droit

Digitized by Google

à indemnité à l'égard des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

35. — Assurances maritimes. Fautes du capitaine. Fautes nautiques. Responsabilité des assureurs. Fautes administratives. Préposé de l'armateur. Faute personnelle de l'armateur. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

36. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire (Tribunal de l'Empire, 26 mai 1903), p. 743.

37. — Affrètement. Time-Charter. Armateur. Bonne navigabilité du navire. Droit anglais. Droit allemand. Garantie au départ et pour le premier voyage. Garantie pendant toute la durée du contrat. Absence de clause expresse. Impossibilité de l'exiger (Tribunal de l'Empire, 2 avril 1902), p. 253.

38. — Livraison. Armateur. Obligation de livrer la cargaison au véritable réceptionnaire. Obligation de vérifier son identité. Obligation de se faire remettre les connaissements. Livraison indue. Porteur du connaissement. Perte. Armateur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 16 novembre 1903), p. 915.

39. — Connaissement. Clause « à livrer au bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse ». Remise de la marchandise au bord du navire. Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

40. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

ANGLETERRE. — 41. — Affrètement. Armateur. Navire. Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs (Haute Cour de justice, 4 février 1903), p. 263.

42. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour avaries à la coque, etc. Innavigabilité du navire avant le départ. Rupture d'un tuyau. Avaries à la cargaison. Responsabilité du navire (Haute Cour de justice, 2 juillet 1903), p. 593.

43. — Charte-partie. Transport de bétail. Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force ma-

Digitized by Google

jeune. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 janvier 1904), p. 755.

44. — Contrat de transport. Clause d'exonération du transporteur pour perte ou dommage susceptible d'être couvert par une assurance. Perte des marchandises transportées. Faute des agents du transporteur. Inapplication de la clause. Responsabilité du transporteur (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 752.

45. — Gens de mer. Matelot en détresse à l'étranger Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant shipping Act de 1894, section 191 (Haute-Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.

DANEMARK. — 46. — Victuailles. Bateau de pêche. Usage local. Fournitures à la charge de l'équipage. Irresponsabilité de l'armateur (Copenhague, 16 avril 1902), p. 114.

EGYPTE. — 47. — Arrimage. Capitaine. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Alexandrie, 10 juin 1903), p. 115.

48. — Départ. Navire. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

ETATS-UNIS. — 49. — Abordage. Vapeur et allège à l'ancre. Mouillage habituel. Pilote à bord. Faute. Vapeur. Responsabilité de l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 18 août 1902), p. 300.

50. — Gens de mer. Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Négligence du capitaine. Droit à dommages-intérêts (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

51. — Ouvrier. Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'amirauté (Cour d'appel (9e circuit), 26 octobre 1903), p. 926.

52. — Passagers. Transport de terre à bord. Surcharge du bateau. Avertissement donné aux passagers. Refus de débarquer. Accident. Faute commune. Irresponsabilité (Cour du district nord de la Californie, 22 juin 1903), p. 622.

53. — Harter Act. Avarie résultant de l'introduction de l'eau de mer par le water-ballast. Faute dans la conduite du navire. Harter Act. Irresponsabilité (Cour d'appel, 2e circuit, 1er juillet 1903), p. 621.

54. — Harter Act. Navire en bon état de navigabilité. Avarie à la cargaison. Robinet d'eau laissé ouvert. Faute dans la direction du navire. Irresponsabilité (Cour du district est de Pensylvanie, 15 juillet 1903), p. 623.

55. — Harter Act. Navire en bon état de navigabilité. Navire affecté au transport de viande. Réfrigérateur. Obligation (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

56. — Harter Act. Connaissement. Armateur. Navire. Innavigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité (Cour suprême, 19 octobre 1903). p. 782.

57. — Harter Act. Due diligence. Armateur. Preuve à sa charge. Inspection du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

58. — Surestaries. Réserves du capitaine. Droit ouvert à l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p. 624.

ITALIE. — 59. — Abandon du navire et du fret. Propriétaire du navire. Responsabilité éventuelle. Possibilité (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.

Digitized by Google

60. — Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Exécution du contrat de transport. Action en paiement de surestaries. Qualité pour agir. Utilité de l'institution (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.
61. — Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité (Cassation, 11 juillet 1903), p. 788.
62. — Conflit de lois. Abordage en haute mer. Loi applicable. Loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation à la réparation des dommages (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.
NORVÈGE. — 63. — Affrètement. Bénéfice des remorquages. Partage. Affréteur. Pêche. Remorquage dans son intérêt. Armateur. Absence de droit au partage (Christiania, 16 janvier 1902), p. 118.
64. — Assistance maritime. Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Armateur. Absence de droit à indemnité. Défaut d'action contre les assureurs. Equipage du navire sauveteur. Droit à indemnité (Trondhjem, 12 septembre 1900), p. 121).
SUÈDE. — 65. — Assurance maritime. Action en paiement des primes. Poursuites contre l'armateur gérant seul. Absence de pouvoir. Irrecevabilité. Nécessité d'action contre tous les copropriétaires du navire. (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.
66. — Gens de mer. Second du navire. Envoi contre remboursement. Dilapidation. Irresponsabilité pénale. Responsabilité envers l'armateur (Stockholm, 4 juillet 1902), p. 128.
Assistance maritime. Indemnité. Equipage, voir : Assistance maritime, n° 12.
Voir : Accident. Gens de mer, Manager.

Arrimage. — FRANCE. — 1. — Charte-partie. Clause de chargement sous palan. Marchandises amenées le long du bord. Chargement. Arrimage. Charge du navire. Chargement. Retard. Armateur. Absence de droit à surestaries. Préjudice causé à l'affréteur. Compagnie de chemin de fer. Stationnement de wagons. Frais de magasinage. Armateur. Remboursement. Indemnité. Obligation (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.
2. — Harter Act. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.
3. — Harter Act. Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.
4. — Incendie. Cause. Vice d'arrimage. Responsabilité de l'armateur et du capitaine (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.
EGYPTE. — 5. — Capitaine. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Alexandrie, 10 juin 1903), p. 115.
ETATS-UNIS. — 6. — Accident. Compétence. Juridiction de l'Amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante.

Digitized by Google

Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'amirauté (Cour d'appel (9e circuit), 26 octobre 1903), p. 925.

Assistance maritime. — FRANCE. — 1. — Connaissement. Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité (Marseille, 10 décembre 1903), p. 571.

ALLEMAGNE. — 2. — Indemnité. Navires de sauvetage spéciaux. Entreprise. Eléments de fixation. Frais généraux d'exploitation. Nombre moyen de sauvetages annuels (Tribunal de l'Empire, 12 avril 1902), p. 106.

3. — Remorquage. Navire désemparé remorqué par un autre navire. Convention avec un remorqueur. But. Arrivée au port de destination. Absence de péril. Nature du contrat. Contrat de remorquage. Annulation. Tribunaux. Impossibilité. Réduction du prix convenu. Impossibilité (Tribunal supérieur hanséatique, 12 décembre 1902), p. 581.

4. — Navires appartenant au même propriétaire. Assureurs du navire assisté. Armateur. Droit au remboursement des frais et dommages effectifs. Absence de droit à rémunération (Tribunal supérieur hanséatique, 21 novembre 1903), p. 750.

ANGLETERRE. — 5. — Remorqueur et remorqué. Sauvetage nécessité par la négligence du remorqueur et du remorqué. Remorqueur. Indemnité. Absence de droit (Haute Cour de justice, 2 novembre 1903), p. 594.

DANEMARK. — 6. — Indemnité. Répartition. Pilote. Non compris dans l'équipage. Règle. Services rendus (Copenhague, 12 mai 1902), p. 110.

7. — Indemnité. Fixation laissée à des arbitres. Intervention des tribunaux. Légalité (Copenhague, 10 février 1902), p. 110.

ECHELLES DU LEVANT. — 8. — Caractères. Navire échoué. Fond de sable. Situation non périlleuse. Renflouement. Aide donnée par des remorqueurs. Absence des caractères du simple remorquage. Opération spéciale. Indemnité. Tribunaux. Eléments de fixation (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 6 juin 1902), p. 597.

9. — Contrat passé au moment du péril. Absence de nullité de plein droit. Influence du danger sur le consentement du capitaine. Pouvoir d'appréciation des tribunaux. Navire échoué. Situation non périlleuse. Capitaine descendu à terre. Contrat conclu à terre. Validité. Tribunaux. Impossibilité d'annulation et de réduction de l'indemnité (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 22 mai 1903), p. 601.

10. — Contrat « no cure no pay ». Contrat aléatoire. Indemnité. Fixation. Influence (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 22 mai 1903), p. 601.

11. — Contrat « no cure no pay ». Défaut de fixation d'un délai d'exécution. Validité (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 22 mai 1903), p. 601.

ETATS-UNIS. — 12. — Indemnité. Paiement aux propriétaires du navire sauveteur. Capitaine et Equipage. Refus des propriétaires de leur allouer partie de l'indemnité. Action contre le navire sauveté. Irrecevabilité (Cour du district sud de l'Alabama, 29 juin 1903), p. 927.

NORVÈGE. — 13. — Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Armateur. Absence de droit à indemnité. Défaut d'action contre les assureurs. Equipage du navire sauveteur. Droit à indemnité (Trondhjem, 12 septembre 1900), p. 121.

Association française du Droit maritime. — FRANCE.

Digitized by Google

— 1. — Compte-rendu de l'assemblée générale du 16 mai 1904, p. 939.

Assurance. — Voir : Commissionnaire, n° 4 ; — Consignataire de la cargaison, n° 1 ; — Livraison, n° 8.

Assurance maritime. — FRANCE. — 1. — Comité. Assureurs. Groupement. Comité. Dénomination dans le domaine public. Comité d'assureurs maritimes. Enoncé d'un fait. Titre. Légitimité (Marseille, 29 janvier 1904), p. 735.

2. — Comité des assureurs maritimes de Marseille. Titre. Comité des compagnies d'assurances maritimes de Marseille. Acceptation. Impossibilité de le critiquer. Jouissance paisible et publique pendant dix-huit ans. Acceptation tacite. Notification d'une reconstitution. Acceptation expresse (Marseille, 29 janvier 1904), p. 735.

3. — Patrons pêcheurs. Société de secours mutuels. Objet. Evénements de mer. Perte de bateaux. Indemnité. Société d'assurances maritimes. Article 332 C. com. Clause compromissoire. Validité. Statuts. Bureau. Fixation souveraine et en dernier ressort des indemnités. Validité. Bateau perdu. Impéritie de l'équipage. Bureau. Refus d'indemnité. Décision obligatoire (Cassation, 28 avril 1902), p. 343.

4. — Assurance pour compte d'autrui. Désignation de l'intéressé. Commissionnaire. Primes. Paiement. Obligation. Commissionnaire agissant comme fondé de pouvoir. Déclaration formelle. Primes. Paiment. Non obligation (Bordeaux, 17 juillet 1903), p. 726.

5. — Police expirée. Absence de renouvellement par tacite réconduction. Défaut de renouvellement. Réparations. Risques. Charge de l'assuré. Primes non dues (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

6. — Police flottante sur facultés. Déclaration d'aliment. Naissance de l'assurance. Point de départ du contrat. Preuve. Avenant. Modifications à la promesse originaire. Validité. Avenant. Déclaration pour un voyage autre que celui prévu dans la police. Acceptation par les assureurs. Engagement valable (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

7. — Police flottante. Compagnie de navigation. Agent autorisé des assureurs. Chargeur. Paiement de la prime d'assurance. Accord définitif. Risques à la charge des assureurs. Chargement sur mahonnes n'appartenant pas à la compagnie. Perte avant la mise à bord et la signature du connaissement. Assureurs. Responsabilité (Marseille, 6 juillet 1903), p. 400.

8. — Police. Clause : « Risques d'allèges à la charge des assureurs à partir du moment où la marchandise quitte la terre pour transport immédiat à bord ». Navire non arrivé. Séjour sur allèges. Risques non couverts (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.

9. — Chargement d'avance sur allèges. Risques non assurés. Perte. Responsabilité (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.

10. — Avaries antérieures au point de départ des risques. Irresponsabilité des assureurs. Preuve à leur charge. Juge du fond. Connaissements. Réserves : « Toutes balles mouillées ». Preuve. Réserves : « Plusieurs balles mouillées ». Cargaison appartenant à divers chargeurs. Absence de preuve. Appréciation souveraine. Non ouverture à cassation (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

11. — Risques d'incendie par fortune de mer. Sens. Incendie pendant le voyage. Séjour en transit avant réexpédition à l'intérieur. Comptoir de l'assuré. Magasin affecté au transit. Durée. Police. Absence de délai. Voyage. Interruption. Cas fortuit. Incendie. Assureurs. Responsabilité (Bordeaux, 30 juillet 1903), p. 879.

12. — Pontée. Chargement. Conditions de la police. Inobservation. Exclusion de l'assurance. Police flottante. Pontée. Prime double. Déclaration d'aliment. Pontée. Défaut de mention. Prime sim-

Digitized by Google

ple. Jet à la mer. Assureurs. Irresponsabilité (Cassation, 30 novembre 1903), p. 817.

13. — Pontée. Connaissement. Clause. Faculté de charger sur le pont. Transporteur. Chargement sur le pont. Obligation d'aviser les chargeurs. Assurance maritime. Nécessité. Défaut d'avis. Transporteur. Avaries. Responsabilité (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

14. — Changement de voyage. Modification du point de départ. Point de départ sur la route indiquée. Voyage raccourci. Absence de changement de voyage. Absence de déchéance. Réticence. Absence de preuve. Avarie avant l'embarquement. Expertise destinée à la prouver. Prétendu séjour des marchandises sur quai. Etat défectueux. Assureur. Impossibilité de s'en prévaloir (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

15. — Vice propre. Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modification. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité (Marseille, 27 novembre 1903), p. 566.

16. — Franchises. Marchandises sujettes à la casse. Clause « franc de détériorations matérielles sauf abordage, échouement, incendie ». Œufs. Tempête. Chute à la mer. Sauvetage. Casse. Assureurs. Non responsabilité (Marseille, 6 juillet 1903), p. 400.

17. — Abordage. Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903), p. 15.

18. — Avaries communes. Experts nommés à la requête du transporteur. Rapport. Conclusions. Avaries particulières. Assureurs. Obligation d'en régler le montant au chargeur. Subrogation. Règlement d'avaries grosses (Marseille, 6 juillet 1903), p. 240.

19. — Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine. Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

20. — Preuve Chargement. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

21. — Preuve. Police. Clause. Perte des marchandises. Justification. Certificat dressé par trois notables et contresigné par l'Administration des douanes. Certificat certifié par un préposé des douanes. Condition non remplie. Assuré. Droit à indemnité. Déchéance (Aix, 10 décembre 1902), p. 197.

22. — Expertise. Réceptionnaire et assureur. Coréceptionnaire et assureur. Autre expertise. Réceptionnaire. Vice propre. Preuve. Expertises. Impossibilité de les invoquer (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

Digitized by Google

23. — Délaissement. Réparations. Soumission. Prix demandé inférieur aux trois quarts de la valeur agréée. Réserves. Absence de vérification sur place. Simple offre. Expertise. Réparations. Evaluation supérieure. Délaissement. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

24. — Délaissement. Innavigabilité relative. Police française (article 10). Calcul de la perte des trois quarts. Condamnation. Autorité compétente pour la prononcer. Consul. Tribunal saisi de la validité du délaissement (Paris, 16 juin 1903), p. 186.

25. — Délaissement. Assureur. Refus. Vente du navire. Retard. Armateur. Propre assureur d'une portion. Frais d'entretien. Part à sa charge. Délaissement validé. Assureurs. Remboursement de cette part. Obligation (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

26. — Délaissement. Propriété des objets assurés. Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité (Cassation, 23 avril 1903), p. 5.

27. — Réparations. Port étranger. Taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II. Montant supérieur. Perte de la francisation et du droit à la prime. Navire. Réparations. Droit de les faire en France. Armateur. Intérêt à rentrer en France. Modifications au navire. Opération commerciale. Police française. Article 17. Suspension du cours de la prime. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

28. — Voyage au port de réparation en dehors des opérations commerciales. Assurances à terme. Prime mensuelle suspendue. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Port. Réparations impossibles ou dispendieuses. Trajet jusqu'au port de réparation. Application. Trajet de la haute mer au port de relâche. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

29. — Voyage au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts. Embarquement. Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

30. — Voyage au port de réparation. Compromis. Experts. Rapport. Port. Réparations impossibles. Convoyage au port de réparation. Charge des assureurs. Dépôt du rapport. Capitaine. Convoyage. Obligation. Agent des assureurs. Intervention. Voyage. Retard. Gages et vivres de l'équipage. Charge des assureurs. Cours de la prime. Suspension. Navire attendant un convoyeur. Police française. Article 17. Navire attendant une pièce du mécanisme. Assimilation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

31. — Voyage au port d'expédition. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

32. — Indemnités. Port de relâche. Séjour du navire. Pièce du mécanisme attendue. Vivres et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Capitaine. Entrepreneurs de travaux. Marché. Délai fixé. Application (Nantes, 25 janvier 1904), p. 876.

33. — Indemnités. Port de relâche.

Digitized by Google

Pièce du mécanisme attendue. Vivres et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Application. Réparations. Retard. Arrêt. Nécessité (Nantes, 25 janvier 1904), p. 876.

34. — Indemnités. Avances en vue des réparations, Banquiers de l'armateur en France. Commissions. Charge de l'assureur (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

35. — Indemnités. Emprunts à la grosse. Primes. Avances. Commissions. Charge des assureurs. Port en dehors des opérations commerciales. Port de réparation. Emprunt en vue des réparations. Application (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

36. — Indemnités. Bureau Véritas. Navire coté avant l'assurance. Réparations. Expert. Surveillance. Honoraires. Charge de l'assureur. Frais de renouvellement économisés. Déduction. Navire. Travaux pour compte de l'assuré. Honoraires proportionnels. Déduction (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

37. — Indemnités. Lloyd's Register. Navire coté avant les avaries. Honoraires de l'expert. Charge des assureurs (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

38. — Indemnités. Assurances sur corps. Police française. Interprétation. Navire. État de navigabilité antérieur au sinistre. Assureur. Remise à l'état équivalent. Obligation. Etat identique. Non obligation. Dépréciation vénale et commerciale. Indemnité. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

39. — Indemnités. Navire. Etat avant l'avarie. Remise à l'état identique non exigée. Etat équivalent. Tare. Diminution de valeur. Indemnité due (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

40. — Indemnités. La nouvelle formule d'assurance sur corps des navires et la suppression de l'indemnité pour dépréciation commerciale (M. F. C. Autran), p. 309.

41. — Indemnité. Intérêts. Cours du jour où elle était payable d'après la police (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

42. — Indemnités. Intérêts. Jugement. Appel. Arrêt. Intérêts moratoires pendant l'instance d'appel. Absence de faute des assureurs. Préjudice éprouvé par l'assuré. Motif suffisant (Cassation, 21 juillet 1903), p. 350.

43. — Règlement. Expertise. Vente aux enchères. Assureurs. Choix. Option nécessaire. Expertise. Agent des assureurs. Assistance sans réserve. Acceptation. Expertise terminée. Assuré. Droit de disposer de la marchandise (Marseille, 18 mars 1904), p. 887.

44. — Compromis. Représentant des assureurs. Mandat donné aux experts. Evaluation de la dépréciation vénale du navire. Principe de la responsabilité. Contestation impossible (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

45. — Compétence. Police. Clause. Attribution de compétence. Tribunal étranger. Validité. Réceptionnaire. Marchandise avariée. Coréceptionnaire. Responsabilité. Domicile du coréceptionnaire. Tribunal. Action. Assureur. Incompétence (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

46. — Vente « coût et fret ». Vendeur. Documents. Connaissement spécifiant la marchandise. Remise avant l'ouverture des panneaux. Obligation. Sanction. Résiliation. Acheteur. Assurance contractée. Primes. Vendeur. Remboursement. Obligation (Marseille, 15 octobre 1903), p. 410.

47. — Vente « coût, fret et assurance ». Documents à remettre à l'acheteur. Connaissement constatant l'embarquement. Police. Connaissement afférant à des marchandises « pour être embarquées ». Marchandise à quai. Assurance maritime. Risque non couvert. Présentation prématurée des documents. Acheteur. Droit de refus. Résiliation (Marseille, 11 novembre 1903), p. 417.

ALLEMAGNE. — 48. — Police. Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire » Sens. Séjour au

Digitized by Google

port de destination. Risque couvert par l'assurance (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420.

49. — Police. Interprétation de la clause : « Il sera fait déduction d'un tiers sur le montant des frais de grattage, peinture et enduit de la carène avariée, pourvu que la dernière réparation ne date pas de plus de 6 mois, autrement l'assuré n'a rien à toucher ». Détermination de la responsabilité des assureurs. Date de l'accident. Terme fixe (Tribunal supérieur hanséatique, 17 octobre 1903), p. 745.

50. — Fautes du capitaine. Fautes nautiques. Responsabilité des assureurs. Fautes administratives. Préposé de l'armateur. Faute personnelle de l'armateur. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

51. — Règlement de Hambourg, art. 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'article 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Assuré. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Règlement. Art. 131 § 5. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire (Tribunal de l'Empire, 2 janvier 1904), p. 915.

52. — Règlement de Hambourg. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve. Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420

53. — Règlement de Hambourg. Article 66. Navire coulé. Assuré. Obligation de tenter le renflouement. Assureurs. Renflouement. Rôle. Mandataires de l'assuré. Responsabilité. Lenteur. Mauvais choix de l'entrepreneur. Assureurs. Voie de l'adjudication. Droit. Absence de lenteur coupable. Assureurs. Entrepreneur régulièrement choisi. Fautes. Irresponsabilité. Fausse manœuvre. Navire coulé une seconde fois. Renflouement. Retard. Assuré. Absence de droit à indemnité contre les assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 30 septembre 1903), p. 423.

54 — Règlement de Hambourg. Art. 127, 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'art. 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Vente du navire par l'assuré. Vente irrégulière. Art. 131 du règlement. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire. Déduction du net produit de la vente du navire. Prix. Représentation du navire. Assuré. Absence d'enrichissement illicite. Assureur. Impossibilité d'exiger la déduction (Tribunal supérieur hanséatique, 13 juin 1903), p 256.

55. — Règlement de Brême. Art. 19. Choc contre un corps dur. Navire de pêche. Choc de l'hélice contre la manette du filet de pêche. Avaries. Risque couvert par l'assurance (Tribunal supérieur hanséatique, 2 décembre 1903), p. 588.

56. — Règlement de Brême. Art. 36. Voyage projeté. Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté. Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retards. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 9 décembre 1903), p. 917.

57. — Chalands remorqués. Contrat pour le remorquage. Nature. Contrat de transport. Vice d'amarrage des chalands au port de relâche. Défaut de surveillance. Capitaine du remorqueur. Faute administrative. Société de remorquage. Responsabilité. Propriétaire des chalands. Droit à indemnité à l'égard des assu-

Digitized by Google

reurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

58. — Assistance maritime. Navires appartenant au même propriétaire. Assureurs du navire assisté. Armateur. Droit au remboursement des frais et dommages effectifs. Absence de droit à rémunération (Tribunal supérieur hanséatique, 21 novembre 1903), p. 750.

ANGLETERRE. — 59. — Police souscrite par l'entremise d'un courtier. Coutume du Lloyd. Courtier et assureur réglant entre eux les indemnités et les primes dues en vertu de la police. Paiement au courtier Non paiement à l'assuré. Faillite du courtier. Assuré. Ignorance de l'usage. Nullité du paiement. Assureur. Responsabilité (Haute Cour de justice, 23 janvier 1903), p. 262.

60. — Police. Assurance sur corps. Risques. Clause : « séjour de 30 jours dans le port après l'arrivée ». Supputation des jours. Perte du navire après le délai. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 10 novembre 1903), p. 595.

61. — Navigabilité. Garantie implicite. Round voyage. Charbon. Quantité suffisante pour atteindre un port d'escale. Obligation. Insuffisance de charbon. Sacrifice d'objets d'équipement, de bois du navire et du chargement. Innavigabilité. Irresponsabilité de l'assureur (Haute Cour de justice, 20 décembre 1902), p. 260.

62. — Navigabilité. Assurance sur corps. Armateur. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage Insuffisance de provision de charbon. Sacrifice des objets du bord et d'une partie de la cargaison. Innavigabilité relative au départ. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 6 août 1903), p. 434.

63. — Clause d'abordage. Frais pour enlèvement des obstacles à la navigation sur l'ordre des autorités. Risque non couvert. Abordage. Choc contre un navire échoué. Avaries à ce navire. Charge des assureurs. Paiement des trois-quarts. Indemnité pour accroissement des frais de renflouement. Irresponsabilité des assureurs (Haute-Cour de justice, 4 mars 1904) p. 923.

64. — Incendie sur quai. Marchandise en transit. Police. Clause. Séjour temporaire à quai. Risque couvert. Incendie sur quai. Voyage non terminé. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 4 août 1903), p. 433.

65. — Pontée. Police. Clause. Chargement sur le pont. Risque non couvert. Navigation par canaux ou rivières. Inapplication de la clause. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 753.

66. — Assurance des « Restraints of princes and people ». Police sur bétail. République Argentine. Interdiction de débarquer. Jet du bétail à la mer. Total constructive loss. Défaut de notification de débarquement. Assureurs. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 21 décembre 1903), p. 754.

67. — Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans le contrat de transport. « Suing and labouring clause ». Inapplication. Frais du sauvetage de la cargaison. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 21 juillet 1903), p. 428.

68. — Constructive total loss. Police. Clause « la valeur assurée sera considérée comme valeur du navire réparé pour apprécier s'il y a perte totale relative ». Sens. Réparations à l'équivalent. Obligation de rendre au navire réparé sa cote et ses qualités nautiques. Coût des réparations inférieur à la valeur assurée. Absence de constructive total loss (Haute Cour de justice, 19 février 1904), p. 920.

69. — Délaissement pour perte totale. Evaluation. Valeur de l'épave. Coût des réparations (Liverpool, 26 février 1903), p. 264.

Digitized by Google

70. — Dépenses de sauvetage faites par les assureurs. Absence de droit au délaissement pour défaut de perte totale. Suing and labouring clause. Assureurs mandataires de l'assuré. Irresponsabilité de l'assuré (Haute Cour de justice, 31 juillet 1903), p. 432.

71. — Règlement. Clause. Avarie commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrétement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 24 juillet 1903), p. 429.

72. — Charte-partie. Clause d'exonération pour perte de marchandises qui peuvent être couvertes par une assurance. Perte occasionnée par la négligence du capitaine. Absence de négligence-clause. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 mars 1903), p. 592.

73. — Contrat de transport. Clause d'exonération du transporteur pour perte ou dommage susceptible d'être couvert par une assurance. Perte des marchandises transportées. Faute des agents du transporteur. Inapplication de la clause. Responsabilité du transporteur (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 752.

BELGIQUE. — 74. — Police d'abonnement portant sur le voyage d'aller. Sinistre durant le retour. Inapplicabilité de l'assurance (Bruxelles, 8 mai 1903), p. 273.

75. — Charte-partie. Clause d'exonération des dommages susceptibles d'être couverts par une assurance. Capitaine. Violation d'une clause relative à la manière dont sera opéré le déchargement. Inapplication. Fixation des dommages-intérêts (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

BRÉSIL. — 76. — Paiement de l'indemnité. Condition. Sinistre. Cause. Fortune de mer. Preuve. Protêt du capitaine. Conditions. Régularité. Vraisemblance. Rapport mensonger. Circonstances contraires. Sinistre. Cause. Baraterie du capitaine. Irresponsabilité des assureurs (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.

77. — Baraterie. Définition (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.

78. — Prescription. Avaries communes. Action en règlement. Action à l'égard des assureurs. Caractère. Demande en paiement de l'indemnité. Prescription quinquennale. Point de départ. Fixation de la contribution (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

GRÈCE. — 79. — Délaissement. Sauvetage postérieur de la chose assurée avant l'acceptation ou la validation du délaissement. Nullité du délaissement (Cour de l'Aréopage, 1903, n° 74) p. 929.

ITALIE. — 80. — Délaissement. Navire. Notification. Forme. Acte d'huissier. Validité (Cour de Cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.

81. — Règlement d'avaries. Règlement fait en dehors de l'assureur. Force obligatoire. Assuré. Avaries. Décision judiciaire entre l'armateur et les chargeurs. Cause. Vice propre. Avarie particulière. Assuré. Règlement avec l'assureur. Impossibilité de contester (Gênes, 11 décembre 1903), p. 791.

NORVÈGE. — 82. — Assistance maritime. Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Armateur. Absence de droit à indemnité. Défaut d'action contre les assureurs. Equipage du navire sauveteur. Droit à indemnité (Trondhjem, 12 septembre 1900), p. 121.

SUÈDE. — 83. — Point de départ du risque. Chargement sur gabares. Police. Clause : les risques commencent quand la marchandise quitte la terre pour être chargée sur le navire. Per-

Digitized by Google

te sur gabares dans un port de relâche. Responsabilité des assureurs (Stockholm, 17 février 1902), p 124.
84. — Action en paiement des primes. Poursuites contre l'armateur gérant seul. Absence de pouvoir. Irrecevabilité. Nécessité d'action contre tous les copropriétaires du navire (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.
85. — Prescription quinquennale. Créance d'indemnité. Application. Créance des primes. Inapplication (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.
Avaries. — FRANCE. — 1. — Coréceptionnaire. Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Article 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Article 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.
2. — Connaissement. Clauses d'exonération. Interprétation restrictive. « Transbordement en toute circonstance ». Navires en correspondance approximative. Application. Marchandise. Chargement pour une escale régulière. Autre port. Débarquement arbitraire. Long séjour. Avaries. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 407.
3. — Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.
4. — Connaissement. Référence à l'« Harter Act ». Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. « Harter Act ». Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.
5. — Fin de non recevoir. Absence d'avaries ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable (Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.
6. — Fin de non recevoir. Transport partie par terre et partie par mer. Règles propres à chaque transport. Application. Marchandise. Avaries. Faute du transporteur maritime. Destinataire. Action. Fin de non recevoir. Article 435. Délai. Livraison. Ville de l'intérieur. Point de départ. Avaries. Destinataire. Possibilité de les constater (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.
7. — Fret. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affréteur. Retrait. Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.
ALLEMAGNE. — 8. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg, art. 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'article 130. Obligation pour

Digitized by Google

l'assuré d'effectuer les réparations. Assuré. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Règlement. Art. 131, § 5. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire (Tribunal de l'Empire, 2 janvier 1904), p. 915.

ANGLETERRE. — 9. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour avaries à la coque, etc. Innavigabilité du navire avant le départ. Rupture d'un tuyau. Avaries à la cargaison. Responsabilité du navire (Haute Cour de justice, 2 juillet 1903), p 593.

10. — Transport de bétail. Charte-partie. Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force majeure. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 janvier 1904), p. 755.

BELGIQUE. — 11. — Action contre le capitaine. Destinataire ayant signé un compromis en règlement d'avarie commune. Sursis à l'action en responsabilité en attendant le résultat de la dispache (Anvers, 7 août 1903), p. 467.

EGYPTE. — 12. — Arrimage. Capitaine. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Alexandrie 10 juin 1903), p. 115.

ETATS-UNIS. — 13. — Armateur. Avarie résultant de l'introduction de l'eau de mer par le water-ballast. Faute dans la conduite du navire. Harter Act. Irresponsabilité (Cour d'appel, (2e circuit), 1er juillet 1903), p. 621.

14. — Armateur. Harter Act. Navire en bon état de navigabilité. Avarie à la cargaison. Robinet d'eau laissé ouvert. Faute dans la direction du navire. Irresponsabilité (Cour du district est de Pensylvanie, 15 juillet 1903). p. 623.

15. — Livraison. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 15 octobre 1903), p. 786.

16. — Navire. Avaries graves. Impossibilité de réparations. Droit à dommages-intérêts de dépréciation (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.

GRÈCE. — 17. — Fin de non recevoir. Avaries à la cargaison. Protestation. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Réception des marchandises et non reconnaissance des avaries (Cour de l'Aréopage, 1903, n. 236), p. 930.

Avaries communes. — 1. — International law association. Conférence d'Anvers 1903. M. Monterlinek), p. 797.

FRANCE. — 2. - Caractères. Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile. Conjecture. Résultat inévitable. Avaries communes (Marseille, 6 juillet 1903), p. 240.

3. — Péril nécessaire. Echouement. Beau temps. Absence de péril. Renflouement Absence d'avarie commune (Cassation, 17 février 1904), p. 823.

4. — Péril nécessaire. Règles d'York et d'Anvers. Nuit. Chenal dangereux. Vent. Navire entraîné par les glaces. Bas-fond boueux et mouvants. Echouement. Risque d'ensablement. Choc des glaces. Péril grave. Règle VII. Avaries aux machines. Application (Marseilles, 18 mai 1903), p. 98.

5. — Péril nécessaire. Règles d'York et d'Anvers. Règle VII. Echouement périlleux. Avaries de machine pour l'éviter. Navire échoué. Danger. Renflouement. Avaries aux machines. Admission en avaries communes (Marseille, 18 mai 1903), p. 98.

Digitized by Google

6. — Allègement. Déchargement. Admission en avaries communes Séjour sur quai. Port de relâche. Avaries. Pertes. Règle XII d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
7. — Chargement. Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises debarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
8. — Débarquement. Cargaison. Manipulation dans l'intérêt commun. Conséquence. Mauvais conditionnement. Port de destination. Débarquement. Frais supplémentaires. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
9. — Gages et vivres de l'équipage. Surestaries. Cumul. Impossibilité (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
10. — Gages de l'équipage. Admission en avaries communes. Travaux hors d'heure. Gages supplémentaires. Admission. Capitaine. Travail extraordinaire. Droit d'employer l'équipage. Rémunération spéciale (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
11. — Magasinage. Règle X d'York et d'Anvers. Magasinage. Frais. Surveillance et conservation des marchandises. Assimilation (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
12. — Réparations. Règles d'York et d'Anvers. Avaries particulières. Réparations nécessaires pour continuer le voyage. Caractère provisoire. Chômage. Avaries particulières. Intérêt commun. Frais de débarquement et de relâche évités. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
13. — Salvage association. Intérêt de l'armateur. Frais. Avaries particulières (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
14. — Commissions. Avaries communes. Discussion. Consignataire du navire appelé. Réclamateur unique. Commission Usages. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
15. — Commissions. Avaries communes. Règlement. Courtier du navire. Rôle. Conseil du capitaine. Conducteur du navire. Intérêt commun. Fin de sa mission. Expert répartiteur. Renseignements fournis. Homologation du règlement. Commission. Usage. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
16. — Appréciation. Cargaison. Partie avariée. Autre partie. Séjour en cale. Dépréciation normale. Terme de comparaison. Appréciation de l'avarie commune (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
17. — Appréciation. Freinte de route. Cargaison. Perte. Freinte de route. Déduction. Calcul. Constatations faites au débarquement (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
18. — Intérêts. Usage. 5 0/0 l'an (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
19. — Assurances sur facultés. Experts nommés à la requête du transporteur. Rapport. Conclusions. Avaries particulières. Assureurs. Obligation d'en régler le montant au chargeur. Subrogation. Règlement d'avaries grosses (Marseille, 6 juillet 1903), p. 240.
20. — Cassation. Règles d'York et d'Anvers. Moyen nouveau. Irrecevabilité (Cassation, 17 février 1904), p. 823.

ALLEMAGNE. — 21. — Clause « Faculté de charger sur le pont ». Consentement des chargeurs. Législations qui le requièrent Jet à la mer de la pontée. Admission en avaries communes (Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903), p. 583.

ANGLETERRE — 22. — Assurance maritime. Police. Clause. Avarie commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrè-

Digitized by Google

tement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 24 juillet 1903), p 429.

BELGIQUE. — 23. — Avaries. Action contre le capitaine. Destinataire ayant signé un compromis en règlement d'avarie commune. Sursis à l'action en responsabilité en attendant le résultat de la dispache (Anvers, 7 août 1903), p. 467.

24. — Règlement. Article 118 de la loi maritime. Sens. Port de débarquement Compétence (Anvers, 16 décembre 1903), p. 769.

BRÉSIL.—25.—Caractères.Navire. Echouement. Situation périlleuse. Jet à la mer de la cargaison. Renflouement. Caractères de l'avarie commune. Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile obtenu (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

26. —Action en règlement. Action à l'égard des assureurs. Caractère. Demande en paiement de l'indemnité. Prescription quinquennale. Point de départ. Fixation de la contribution (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

ETATS-UNIS. — 27. — Cause prochaine de perte. Cas fortuit. Pertè. Avaries particulières. Acte volontaire. Echouement volontaire. Cause prochaine de la perte. Transformation. Perte. Avaries communes (Cour du district sud de New-York, 3 novembre 1902), p. 299.

ITALIE. — 28. — Jet à la mer. Marchandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation (Gênes,18 décembre 1903), p. 936.

SUÈDE. — 29. — Contribution du navire. Détermination de sa valeur. Port de séparation du navire et de la cargaison (Stockholm, 7 avril 1902), p. 126.

Avaries particulières. — ITALIE. — 1. — Assurance maritime. Règlement d'avaries. Règlement fait en dehors de l'assureur. Force obligatoire. Assuré. Avaries. Décision judiciaire entre l'armateur et les chargeurs. Cause. Vice propre. Avarie particulière. Assuré. Règlement avec l'assureur. Impossibilité de contester (Gênes, 11 décembre 1903), p. 791.

Voir : Avaries communes.

Aveu. — Voir : Manquant, n° 2.

B

Baraterie. — ALLEMAGNE. — 1. — Connaissement anglais. Clause d'irresponsabilité pour « robbers, thieves and barratry... ». Sens. Personnes étrangères au navire. Barratry. Droit anglais. Portée. Vol commis à bord par l'équipage. Inapplication de la clause. Armateur. Responsabilité (Hambourg, 2 janvier 1903), p. 424.

BRÉSIL. — 2. — Assurances maritimes. Baraterie. Définition (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.

Assureurs irresponsables, voir : Assurances maritimes, n°s 75, 76.

Impossibilité de la présumer, voir : Affrètement, n° 1.

Brouillard. — ALLEMAGNE. — 1. — Abordage. Brouillard. Vapeur et Voilier. Vapeur. Vitesse normale. Vigie suffisante. Apparition subite d'un banc de brume. Voilier couvert par la brume. Vapeur. Absence de faute. Abordage fortuit (Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902), p. 109.

2. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du règlement. Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge (Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902), p. 107.

Digitized by Google

3. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16 § 2. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper. Continuation de la route à « marche lente ». Faute. Tribunaux. Droit d'apprécier la gravité des fautes. Navire. Faute légère. Défaut d'influence sur la collision. Irresponsabilité. Navire. Art. 16 § 2. Omission de stopper. Faute légère. Autre navire. Art. 16. Brouillard. Vitesse exagérée. Art. 29. Brouillard. Audition d'un navire de position incertaine. Fautes lourdes. Responsabilité de ce navire. Absence de faute commune (Tribunal de l'Empire, 24 octobre 1903), p. 912.
4. — Abordage. Navire en marche et navire à l'ancre. Devoir du capitaine. Banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international. Articles 16, 27 et 29. Audition sur bâbord avant du signal d'un navire à l'ancre. Absence d'obligation de jeter l'ancre (Tribunal de l'Empire, 23 septembre 1903), p. 742.
ETATS-UNIS. — 5. — Abordage. Brouillard. Obligation de marcher à vitesse modérée. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper (Cour d'appel (9e circuit), 19 octobre 1903), p. 925.
BELGIQUE. — 6. — Abordage. Vapeur et chalutier. Brume épaisse. Ordre de stopper et de battre machine en arrière. Seule manœuvre raisonnable (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.
7. — Abordage. Brouillard épais. Navires. Prudence du marin. Obligation de mouiller l'ancre. Règlement sur la navigation de l'Escaut. Absence de prescriptions contraires. Navires continuant leur route dans le brouillard. Parages fréquentés. Capitaines. Collision. Responsabilité (Bruxelles, 6 janvier 1904), p. 763.
8. — Absence de signaux à bord du chalutier abordé. Vapeur. Brume. Obligation de réduire la vitesse. Faute du chalutier. Responsabilité du navire abordeur. Défaut d'influence (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.
Voir : Abordage, n° 9.
Bois. — Voir : Affrètement, n° 1.
Bouée. — Voir : Abordage, n° 41.

C

Capitaine. — FRANCE. — 1. — Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités. Défaut de preuve. Irresponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.
2. — Congédiement. Cause. Rupture du voyage. Droit à indemnité. Vente du navire en cours de route. Campagne continuée. Rôle d'équipage maintenu. Absence de rupture du voyage (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.
3. — Congédiement. Rapatriement. Droit. Conduite. Renonciation. Débarquement dans un port français (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.
4. — Literie. Charge personnelle. Droit de l'emporter. Absence de droit à remboursement (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.
5 — Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.
6. — Douane. Navire. Entrée dans un port français. Manifeste. Cacao. Omission. Capitaine. Contravention. Procès-verbal. Débarquement postérieur. Surveillance de la douane. Juge de paix. Compétence Absence de délit d'importation frauduleuse (Cassation, 3 avril 1903), p. 513.
7. — Douane. Importation. Expéditeur étranger. Connaissement. Création. Origine. Obligation.

Digitized by Google

Loi des 6 et 22 août 1791. Expéditeurs. Connaissements. Erreurs. Capitaines. Amendes encourues. Recours. Expéditeur. Mention « Hambourg-Entrepôt ». Agent. Déclaration. Origine européenne. Amende. Expéditeur. Responsabilité (Rouen, 27 juillet 1903). p, 542.

8. — Equipage. Gages de l'équipage. Admission en avaries communes. Travaux hors d'heure. Gages supplémentaires. Admission. Capitaine Travail extraordinaire. Droit d'employer l'équipage. Rémunération spéciale (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

9. — Faute. Enquête disciplinaire. Résultat négatif. Responsabilité civile. Absence de chose jugée. Pouvoir des tribunaux (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

10. — Faute. Ordre donné. Oubli. Subordonné. Accident. Faute lourde (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

11. — Fournitures de vivres faites au restaurateur du bord. Factures. Défaut de visa du capitaine. Armateur. Capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 4 août 1903), p. 245.

12. — Navire. Saisie. Procès-verbal. Art. 200 C com. Noms du propriétaire et du capitaine. Omission. Absence de nullité. Nom du créancier. Enonciation du titre. Formalités substantielles. Noms du capitaine et du propriétaire. Formalités non substantielles. Indication de la partie saisie suffisante (Aix, 19 février 1903), p. 198.

13. — Privilèges. Navires. Portugal. Créance. Equipage. Nourriture. Rapatriement. Frais. Capitaine. Preuve nécessaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.

14. — Privilèges. Règle « Nul ne plaide par procureur ». Privilèges. Navires. Prix. Distribution. Salaires de l'équipage. Capitaine. Production irrecevable (Havre, 13 février 1904), p. 854.

15. — Abordage Capitaines. Condamnation solidaire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903), p. 15.

16. — Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

17. — Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers' risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine,

Digitized by Google

Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

18. — Affrètement. Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Article 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Article 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

19. — Affrètement. Chargement d'avance sur allèges. Risques non assurés. Perte. Responsabilité (Marseille, 23 juillet 1903), p. 402.

20 — Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.

21. — Connaissement. Référence à l' « Harter Act ». Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention. obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. « Harter Act ». Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.

22. — Connaissement direct. Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903), p. 52.

23. — Connaissement. Faculté de faire escale. Mesures nécessaires pour ne pas aggraver les droits de douane. Obligation de les prendre. Absence de certificats d'origine. Surtaxes d'entrepôt et d'origine. Responsabilité (Marseille, 8 juillet 1903), p. 243.

24. — Connaissement. Clause « poids, contenus inconnus ». Débarquement. Déficit anormal. Sacs vides. Mélange impossible. Absence de fortune de mer. Capitaine. Faute. Responsabilité (Cassation, 23 juillet 1903), p. 177.

25. — Connaissement. Clause. Poids et quantités inconnus. Effet. Capitaine. Faute. Preuve Charge du porteur du connaissement. Navire. Arrivée. Cale pleines. Déficit considérable sur le poids du connaissement. Capitaine. Faute prouvée. Faute du chargeur. Capitaine. Responsabilité partielle (Marseille, 18 mars 1904), p. 889.

26. — Connaissement. Quantités mentionnées. Chargement de quantités moindres. Navire. Portée inférieure. Impossibilité de les contenir. Tiers porteur de bonne foi. Capitaine. Responsabilité (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

27. — Marchandise non reçue. Irresponsabilité. Arrêt. Colis. Perte. Armateur. Responsabilité. Colis non reçu. Conclusions. Rejet de toute la demande. Condamnation générale. Cassation de l'arrêt (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

28. — Marques. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Respon-

Digitized by Google

sabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

29. — Livraison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p. 246.

30. — Livraison. Tiers consignataire. Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité (Bordeaux, 20 juillet 1903), p. 699.

31. — Livraison. Connaissements. Déficit sur quantités débarquées. Destinataires. Répartition. Clause « poids inconnu ». Capitaine. Irresponsabilité. Non présentation de la totalité des connaissements. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Séquestre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi. Valeur de la marchandise mentionnée au connaissement. Freinte de route. Déduction (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

32. — Livraison. Vente. Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

ALLEMAGNE. — 33. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du règlement Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge (Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902), p. 107.

34. — Faute. Assurances maritimes. Fautes du capitaine. Fautes nautiques. Responsabilité des assureurs. Fautes administratives. Préposé de l'armateur. Faute personnelle de l'armateur. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

35. — Faute. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg. Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve. Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420.

36. — Faute. Assurance sur corps de chalands remorqués. Contrat pour le remorquage. Nature. Contrat de transport. Vice d'amarrage des chalands au port de relâche. Défaut de surveillance. Capitaine du remorqueur. Faute administrative. Société de remorquage. Responsabilité. Propriétaire des chalands. Droit

Digitized by Google

à indemnité à l'égard des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

37. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

38. — Livraison. Armateur. Obligation de livrer la cargaison au véritable réceptionnaire. Obligation de vérifier son identité. Obligation de se faire remettre les connaissements. Livraison indue. Porteur du connaissement. Perte. Armateur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 16 novembre 1903), p. 915.

ANGLETERRE. — 39 — Affrètement. Armateur. Navire. Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs (Haute Cour de justice, 4 février 1903), p. 263.

40. — Charte partie. Clause d'exonération pour perte de marchandises qui peuvent être couvertes par une assurance. Perte occasionnée par la négligence du capitaine. Absence de négligence-clause. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 mars 1903), p. 592.

BELGIQUE. — 41 — Faute. Charte-partie. Clause d'exonération des dommages susceptibles d'être couverts par une assurance. Capitaine. Violation d'une clause relative à la manière dont sera opéré le déchargement. Inapplication. Fixation des dommages-intérêts (Bruxelles, 23 février 1903), 461.

42. — Action contre le capitaine. Avaries. Destinataire ayant signé un compromis en règlement d'avarie commune. Sursis à l'action en responsabilité en attendant le résultat de la dispache. (Anvers, 7 août 1903), p. 467.

43. — Fin de non recevoir. Article 233 loi maritime. Manquant. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

44. — Paiement du fret. Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

45. — Surestaries. Capitaine. Obligation de protester à chaque interruption du travail (Anvers, 11 juin 1902), p 285.

46. — Surestaries. Action en paiement. Encaissement du fret. Capitaine. Absence de réserves. Action. Recevabilité (Anvers, 11 juin 1902), p. 285.

BRÉSIL. — 47. — Assurances maritimes. Paiement de l'indemnité. Condition. Sinistre. Cause. Fortune de mer. Preuve. Protêt du capitaine. Conditions. Régularité. Vraisemblance. Rapport mensonger. Circonstances contraires. Sinistre. Cause. Bara-

Digitized by Google

terie du capitaine. Irresponsabilité des assureurs (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.
48. — Assurances maritimes. Baraterie. Définition (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.
EGYPTE. — 49. — Navire. Choc contre un corps étranger. Preuve. Obligation. Responsabilité (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.
50. — Arrimage. Chargement à cueillette. Surveillance. Obligation. Responsabilité. Débarquement. Expertise. Avaries. Barils de ciment défoncés. Cause. Bois chargés au-dessus. Surcharge. Vice d'arrimage. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Alexandrie, 10 juin 1903), p. 115.
51. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes « in the management or navigation of the ship » Etendue (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.
ETATS-UNIS. — 52. — Négligence. Gens de mer. Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Droit à dommages-intérêts (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.
53. — Salaires. Absence de droit de suite sur le navire (Cour d'appel (9e circuit), 4 mai 1903), p. 473.
54. — Livraison. Avaries. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 15 octobre 1903), p. 786.
55. — Surestaries. Réserves du capitaine. Droit ouvert à l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p. 624.
56. — Capitaine propriétaire du navire avarié. Abordage. Surveillance des réparations. Absence de droit à rétribution (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.
GRÈCE. — 57. — Consignataire de la cargaison. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité (Athènes, 1902, n° 1027), p. 931.
ITALIE. — 58. — Fautes. Abandon. Article 491 C. com. Fautes du capitaine ou de l'équipage. Dommages causés aux personnes. Application (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.
59. — Responsabilité. Avaries. Jet à la mer. Marchandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation (Gênes, 18 décembre 1903), p. 936.
NORVÈGE. — 60. — Gens de mer. Mécanicien. Abandon de son poste au départ. Congédiement. Droit du capitaine. Non lieu à indemnité (Christiania, 10 mai 1902), p. 119.
Charbon, quantité à charger, voir : Assurances maritimes, n° 28. — *Clauses d'exonération des fautes du capitaine*, voir : Armateur, nos 24-32. — *Convoyage*, voir : Assurances maritimes, n° 29.
Cassation. — FRANCE. — 1. — Moyen mélangé de fait et de droit. Irrecevabilité (Cassation, 14 mars 1904), p. 825.
2. — Moyens nouveaux. Règles d'York et d'Anvers. Moyen nouveau. Irrecevabilité (Cassation, 17 février 1904), p. 823.
3. — Moyens nouveaux. Armateur. Clause d'exonération. Pourvoi en cassation. Moyen nouveau. Mélange de fait et de droit. Irrecevabilité (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666.
4. — Ouverture. Armateur. Marchandise non reçue. Irresponsabilité. Arrêt. Colis. Perte. Armateur. Responsabilité. Colis non reçu. Conclusions. Rejet de toute la demande. Condamnation générale. Cassation de l'arrêt (Cassation, 3 février 1904), p. 676.
5. — Ouverture. Connaissement.

Digitized by Google

Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666, 670.

6. — Ouverture. Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Défectuosité. Individualisation des marchandises non prouvée. Responsabilité du transporteur. Condamnation justifiée. Clause de transbordement. Restriction en cas de force majeure. Non lieu à cassation (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

7. — Ouverture. Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvais arrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie Application. Motifs de l'assignation en garantie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

8. — Recevabilité du pourvoi. Arrêt. Partie condamnée. Paiement des condamnations. Réserves de pourvoi. Réception de la grosse de l'arrêt et des connaissements. Pourvoi en cassation. Recevabilité (Cassation, 3 février 1904), p. 670.

9. — Effets de la cassation. Chargeur. Demande principale. Armateur. Transbordement. Action en garantie. Subordination. Cassation. Portée générale (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

Voir : Assurances maritimes, n° 10 ; — Conflit de lois, n° 4 ; — Manager, n° 2.

Certificat de visite. — *Certificat d'arrimage*, voir : Connaissement, n° 19. — *Expert du Lloyd, ou du Véritas, honoraires*, voir Assurances maritimes, n°s 36, 37. — *Navigabilité, premier voyage*, voir : Affrètement, n° 17.

Voir : Vice propre, n° 7.

Chalands. — Voir : Abordage, n°s 6, 10, 11, 17, 18.

Charbon. — *Combustion spontanée*, voir : Assurances maritimes, n° 15 — *Escale*, voir : Charte-partie, n° 12 ; — *Insuffisance, innavigabilité*, voir : Affrètement, n° 18 ; Assurances maritimes, n°s 56, 61, 62. — *Voyage*, voir : Assurances maritimes, n°s 29-31. — Privilèges, n° 9.

Chargement. — FRANCE. — 1. — Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers' risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

2. — Affrètement. Clause de chargement sous palan. Marchandises amenées le long du bord. Chargement. Arrimage. Charge du navire. Chargement. Retard. Armateur. Absence de droit à surestaries. Préjudice causé à l'affréteur. Compagnie de chemin de fer. Stationnement de wagons. Frais de magasinage. Armateur. Rem-

Digitized by Google

boursement. Indemnité. Obligation (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

3. — Affrètement. Affréteur. Désignation du bassin pour le chargement. Tirant d'eau du navire. Chargement difficile. Officiers du port. Opposition. Affréteur. Chargement commencé. Obligation d'achèvement dans un autre bassin. Frais de déhalage du navire. Charge de l'affréteur (Paris, 23 janvier 1903), p, 359.

4. — Affrètement. Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité (Marseille, 10 décembre 1903), p. 571.

5. — Affrètement. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affréteur. Retrait. Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.

6. — Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

7. — Avaries communes. Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises débarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

8. — Staries. Chargement. Charte-partie. Absence de fixation. Surestaries. Mise en demeure nécessaire. Consignataire du navire. Lettre au chargeur. Lenteur de l'embarquement. Plainte. Staries. Calcul du consignataire. Délai non expire. Absence de mise en demeure. Chargeur. Défaut de protestation écrite. Non acceptation (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

9. — Surestaries au port de charge. Connaissement. Signature. Fret. Paiement. Absence de protestation. Demande irrecevable (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

10. — Vente coût, fret et assurance. Clause : paiement contre ordre de livraison. Non remise du connaissement. Défaut de vérification de la marchandise. Acheteur. Paiement. Caractère provisoire. Qualité. Condition d'embarquement. Embarquement tardif. Contestation. ultérieure. Demande en résiliation Recevabilité (Marseille, 18 décembre 1903), p. 573.

ALLEMAGNE. — 11. — Affrètement. Charte-partie. Quantité à charger. Clause « environ ». Tolérance de 5 0/0. Intérêt du chargeur. Limite de son obligation de livrer. Limite inférieure de la tolérance. Chargeur. Défaut de livraison. Inexécution du contrat. Dommages-intérêts. Demi-fret. Calcul sur la limite inférieure de la tolérance. Navire. Départ. Présentation de la marchandise. Défaut de livraison. Demi-fret dû (Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1903), p. 919.

BELGIQUE. — 12. — Nouvelle réglementation des délais d'accostage accordés aux voiliers dans le port d'Anvers pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement, p. 332.

13. — Staries. Charte-partie. Clause : départ des staries le lendemain du jour où le navire sera en place « sans tour de rôle ». Sens. Perte de temps à la charge des propriétaires de la cargaison. Application aux ports de chargement et de déchargement. Staries. Point

Digitized by Google

de départ. Navire prêt à débarquer (Bruxelles, 6 novembre 1903), p. 759.

DANEMARK. — 14. — Connaissement. Loi danoise. Titre établi avant le chargement des marchandises. Absence des caractères du connaissement. Retard dans l'expédition. Destinataire. Absence de droit à dommages-intérêts. Transporteur. Irresponsabilité (Copenhague, 12 février 1902), p. 113.

ETATS-UNIS. — 15. — Surestaries. Affrètement. Clause d'embarquement aussi vite que le navire pourra recevoir. Mauvais temps. Retard. Surestaries dues (Cour du district sud de New-York, 9 juin 1903), p. 622.

SUÈDE. — 16. — Assurance maritime. Chargement sur gabares. Point de départ du risque. Police. Clause : les risques commencent quand la marchandise quitte la terre pour être chargée sur le navire. Perte sur gabares dans un port de relâche. Responsabilité des assureurs (Stockholm, 17 février 1902), p. 124.

17. — Staries. Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime (Stockholm, 24 juillet 1902), p. 129.

Cueillette, voir : Arrimage, n° 5.

Voir : Vente sur embarquement.

Charte-partie. — FRANCE. — 1. — Clause. Interdiction de charger d'autres marchandises. Capitaine. Violation. Art. 287. Fret dû. Absence de préjudice supérieur. Indemnité suffisante (Aix, 29 avril 1903), p. 852.

2. — Clause. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers' risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

3. — Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

4. — Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant Responsabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

5. — Clause de chargement sous palan. Marchandises amenées le long du bord. Chargement. Arrimage. Charge du navire (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

6. — Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujoure à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire. (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.

7. — Clause d'exonération des grèves ou autres événements au-dessus du contrôle des réceptionnaires. Cessation de travail d'ouvriers charbonniers. Grève partielle. Charte-partie. Application partielle de la clause. Jours de planche doublés (Marseille, 8 juin 1903), p. 102.

ALLEMAGNE. — 8. — Affrètement. Time-Charter. Armateur. Bonne navigabilité du navire. Droit anglais. Droit allemand. Garantie pendant toute la durée du contrat Absence de clause expresse. Impossibilité de l'exi-

Digitized by Google

ger (Tribunal de l'Empire, 2 avril 1902), p. 253.

9. — Clause. Affrètement. Quantité à charger. Clause « environ ». Tolérance de 5 0/0. Intérêt du chargeur. Limite de son obligation de livrer. Limite inférieure de la tolérance. Chargeur. Défaut de livraison. Inexécution du contrat. Dommages-intérêts. Demi-fret. Calcul sur la limite inférieure de la tolérance. Navire. Départ. Présentation de la marchandise. Défaut de livraison. Demi-fret dû (Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1903), p. 919.

10. — Clause « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Destinataire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant le délai de débarquement calculé d'après la clause. Impossibilité. Capitaine. Suspension du débarquement. Droit à surestaries. Condition. Jour fixé par le destinataire pour recevoir le solde. Marin prêt à débarquer (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

ANGLETERRE. — 11. — Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs (Haute Cour de justice, 4 février 1903), p. 263.

12. — Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Transport de bétail. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force majeure. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 janvier 1904), p. 755.

13. — Clause d'exonération pour perte de marchandises qui peuvent être couvertes par une assurance. Perte occasionnée par la négligence du capitaine. Absence de négligence-clause. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 mars 1903), p. 592.

14. — Surestaries. Charte-partie. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des réceptionnaires. Surestaries non dues (Haute Cour de justice, 23 mai 1903), p. 426.

BELGIQUE. — 15. — Clause : the steamer to proceed to one, two or three ports in charterers option, between Helsingborg and Gefle. Droit du capitaine de ne s'arrêter aux ports convenus que dans l'ordre géographique (Anvers, 15 septembre 1903), p. 469.

16. — Clause. Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

17. — Clause. Staries. Clause : départ des staries le lendemain du jour où le navire sera en place « sans tour de rôle ». Sens. Perte de temps à la charge des propriétaires de la cargaison Application aux ports de chargement et de déchargement. Staries. Point de départ. Navire prêt à débarquer (Bruxelles, 6 novembre 1903), p. 759.

18. — Débarquement. Cargaison de céréales. Référence aux règles du London Corn Trade Association Contract. Portée. Débarquement suivant les usages du port de destination (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

ETATS-UNIS. — 19. — Débarquement. Clause de débarquement en sûreté et toujours à flot.

Digitized by Google

Navire. Obligation d'alléger. Place indiquée par les réceptionnaires. Usages locaux. Frais d'allèges. Charge de la cargaison (Cour suprême des Etats-Unis, 1er décembre 1902), p. 471.

ITALIE. — 20. — Clause « en cas de grève ou autre événement indépendant de la volonté des réceptionnaires, empêchant ou retardant le débarquement, le cours des staries sera suspendu ». Grève née à l'instigation des négociants réceptionnaires. Accord avec les ouvriers. Suspension du cours des staries (Cassation de Turin, 4 mars 1904), p. 789.

21. — Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension (Casale, 2 février 1903), p. 935.

SUÈDE. - 22. — Staries. Expression « weather working days ». Sens. Temps permettant (Stockholm, 16 mai 1902), p. 127.

23. — Staries. Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime (Stockholm, 24 juillet 1902), p. 129.

Chemin de fer. — *Quai, Incendie*, voir : Incendie n° 6. - *Wagons, Stationnement*, voir : Arrimage, n° 1.

Chômage — FRANCE. — 1. — Abordage. Chômage. Indemnité. Calcul. Préjudice. Surestaries. Inapplication (Marseille, 11 février 1904), p. 884.

2. — Abordage, Indemnité de chômage. Taux de 75 centimes. Vapeurs. Application. Chalands et gabares. Taux de 20 centimes (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

3. — Abordage. Dommages-intérêts. Réparations. Indemnité de chômage Voyage sans profit. Salaires. Abordé. Contrats. Transports effectués avec d'autres chalands. Voyage doublés. Privation de jouissance. Chômage. Indemnités. Cumul impossible (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

4. — Pêche maritime. Bateau en action de pêche. Parages. Droit de priorité. Convention internationale du 5 avril 1884. Mer du Nord. Autres bateaux. Jet de filets. Câble. Rupture. Contraventions. Perte d'attirail de pêche. Perte de pêche. Chômage. Responsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866.

DANEMARK. — 5. — Abordage. Navire de guerre. Faute. Etat. Responsabilité. Indemnité. Navire abordé. Age de plus de trente ans. Différence du vieux au neuf. Possibilité de ne pas en tenir compte. Chômage. Taux des surestaries Tant par tonne. Tonnage net (Copenhague, 17 juillet 1901), p. 112.

Voir : Avaries communes, n° 12.

Chose jugée. — BELGIQUE. — 1. — Décision disciplinaire. Action civile. Défaut d'influence (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

EGYPTE. — 2. — Recherches. Cour navale. Avis. Valeur. Action civile. Absence de chose jugée (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

Voir : Capitaine, n° 9.

Colonies. — Voir : Gens de mer, n° 6.

Comité maritime international. — 1. — Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904 (M. L. de Valroger), p. 628.

2. — Conférence d'Amsterdam de 1904, p. 800, 937.

3. — Conférence d'Anvers, 1903. — International law association (M. Maeterlinck), p. 797.

Commissionnaire. — FRANCE. — 1. — Affrètement. Responsabilité. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention omise. Débarquement. Paiement du fret au capitaine. Commissionnaire. Remboursement. Obligation (Rennes, 4 juin 1903), p. 837.

2. — Affrètement. Mandataire. Conclusion. Mandat. Conditions importantes. Omission. Mandant. Absence d'engagement. Refus de ratifier. Légitimité.

Digitized by Google

Connaissance des pourparlers. Approbation. Preuve Charge du cocontractant (Marseille, 19 janvier 1904), p. 730.

3. — Affrètement. Résiliation. Demi-fret. Mandataires. Absence de conclusion définitive. Art. 288 C. com. Inapplication Dommages-intérêts. Droit commun. Préjudice réel (Marseille, 19 janvier 1904), p. 730.

4. — Assurances pour compte d'autrui. Désignation de l'intéressé. Commissionnaire. Primes. Paiement. Obligation. Commissionnaire agissant comme fondé de pouvoir. Déclaration formelle. Primes. Paiement. Non obligation (Bordeaux, 17 juillet 1903), p. 726.

5. — Douanes. Marchandise. Origine extra-européenne. Importation. Connaissement. Origine Port franc. Erreur évidente. Commissionnaire. Mandat. Levée du permis de transbordement pour un autre port. Déclaration provisoire. Origine européenne. Commettant consulté. Réponse identique. Douane. Amende. Commettant. Versement. Commissionnaire. Irresponsabilité (Rouen, 27 juillet 1903), p. 542.

6. — Vente. Consignataire de la cargaison. Marchandises Charge de vendre. Traites documentaires. Acceptation. Qualité de créancier gagiste. Obligation de veiller à la conservation de la marchandise. Risque d'incendie. Obligation de faire assurer. Défaut d'assurance. Incendie dans les docks. Responsabilité. Consignataire. Commissionnaire à la vente. Obligation et responsabilité identiques (Marseille, 4 juin 1903), p. 234.

BELGIQUE. — 7. — Commissionnaire expéditeur. Obligation de renseigner exactement son commettant sur la situation de la marchandise. Marchandises. Destination par mer. Mise en magasin. Incendie. Avaries. Omission de renseigner. Responsabilité (Anvers, 13 mai 1903), p. 287.

Commissionnaire-transitaire. — FRANCE. — 1. — Capitaine. Armateur. Incendie à bord. Marchandises. Combustion spontanée. Chargeur. Responsabilité. — Chargeur. Commissionnaire transitaire. Charte-partie. Action de l'armateur contre le chargeur signataire. Recevabilité. Réclamateurs. Recours (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

Voir : Commissionnaire, n° 7.

Commissionnaire de transport. — FRANCE. — 1. — Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549

Compagnie de navigation. — FRANCE. — 1. — Connaissement. Clause. Faculté de chargement sur le pont. Capitaine. Obligation d'aviser les chargeurs. Armateur. Défaut d'instructions. Faute personnelle. Prétention. Avis non nécessaire. Aveu. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

2. — Livraison. Arrivée des marchandises. Défaut d'avis au destinataire. Douane. Vente. Compagnie. Mise en demeure au chargeur de prendre livraison. Avis postérieur à la vente. Prétendus avis antérieurs. Défaut de justification. Valeur des marchandises. Responsabilité (Alger. 25 février 1903), p. 579.

3. — Médecin. Débarquement. Défaut de protestation. Congé indû. Indemnité. Demande irrecevable (Aix, 26 juin 1902), p. 850.

Police flottante. agent autorisé des assureurs. Voir : Assurances maritimes, n° 7.

Compensation. — FRANCE. — 1. — Condition. Dettes liquides et exigibles. Nécessité. Com-

Digitized by Google

pensation judiciaire. Demande reconventionnelle. Tribunaux. Droit d'établir et de liquider une dette. Marin. Insubordination. Dommages-intérêts alloués. Salaires. Compensation (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.

Compétence. — FRANCE. — 1. — Abordage. — De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès (M. F.-C. Autran), p. 130.

2. — Abordage. Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage (M. F.-C. Autran), 652.

3. — Actes administratifs. Interprétation. Tribunaux judiciaires. Incompétence. Obligations ou droits découlant de ces actes. Action. Validité des actes. Examen. Compétence. Tribunal de commerce. Pilotage. Droits. Perception indue. Action en restitution. Validité de l'acte administratif. Examen. Compétence. Décret du 12 septembre 1806, art. 50. Tribunal de commerce. Droits de pilotage. Contestations. Attribution de compétence (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

4. — Assurances maritimes. Délaissement. Innavigabilité relative. Police française (article 10). Calcul de la perte des trois quarts. Condamnation. Autorité compétente pour la prononcer. Consul. Tribunal saisi de la validité du délaissement (Paris, 16 juin 1903), p. 186.

5. — Assurances maritimes. Police. Clause. Attribution de compétence. Tribunal étranger. Validité. Réceptionnaire. Marchandise avariée. Coréceptionnaire. Responsabilité. Domicile du coréceptionnaire. Tribunal. Action. Assureur. Incompétence (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

6. Douane. Navire. Entrée dans un port français. Manifeste. Cacao. Omission. Capitaine. Contravention. Procès-verbal. Débarquement postérieur. Surveillance de la douane. Juge de paix. Compétence. Absence de délit d'importation frauduleuse (Cassation, 3 avril 1903), p. 513.

7. — Etrangers. Français demandeur. Etranger défendeur. Article 420 C. pr. civ. Tribunal français compétent. Art. 14 C. civ. Tribunal du domicile du demandeur. Incompétence. Chargeur français. Demande en réduction de fret. Fret payable au port de débarquement. Tribunal de ce port. Compétence exclusive (Marseille, 10 novembre 1903), p. 559.

8. — Fin de non recevoir. Désistement pur et simple. Fond du droit. Effet Demande non avenue. Désistement relatif à l'instance. Réserves. Citation. Juge incompétent. Article 2246 C. civ. Effet interruptif maintenu. Article 435 C. com. Action engagée dans le délai. Désistement. Juridiction compétente. Action reprise dans le mois. Recevabilité (Cassation, 21 juillet 1903), p. 350.

9. — Gens de mer. Accident. Action en responsabilité contre l'armateur. Fondement. Loi du 21 avril 1898, article 11. Article 1382 C. civil. Tribunal de commerce. Compétence exclusive (Marseille, 28 février 1903), p. 232.

10. — Gens de mer. Accident. Exercice de la profession. Faute de l'armateur. Action en responsabilité. Contrat d'engagement. Rapport. Nature commerciale. Inscrit maritime. Veuve. Enfants. Action. Tribunal de commerce. Compétence exclusive (Aix, 15 juillet 1903), p. 373.

11. — Propriété immobilière. Jetée. Concessionnaire. Ayants-droit. Tribunal de commerce. Incompétence (Havre, 5 janvier 1904), p 703.

ANGLETERRE. — 12. — Cours de Comté. Juridiction de l'Amirauté. Avarie faite à une jetée par un navire. Avarie par collision. Statuts concernant les Cours de Comté et la juridiction de l'Amirauté. Incompé-

Digitized by Google

tence (Haute Cour de justice, 9 février 1904), p. 758.
BELGIQUE. — 13. — Avaries communes. Règlement. Article 118 de la loi maritime. Sens. Port de débarquement. Compétence (Anvers, 16 décembre 1903), p. 769.
DANEMARK. — 14. — Assistance maritime. Indemnité. Fixation laissée à des arbitres. Intervention des tribunaux. Légalité (Copenhague, 10 février 1902), p. 110.
EGYPTE. — 15. — Abordage. Action contre le capitaine. Demande en justice. Tribunal incompétent. Déchéance. Effet interruptif (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.
ETATS-UNIS. — 16. — Navire étranger. Appréciation de la responsabilité. Compétence des cours d'amirauté (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.
17. — Accident à un passager survenu en haute mer. Navire étranger. Action *in personam* contre l'armateur. Compétence de la juridiction d'Amirauté des Etats-Unis (Cour du district est de Virginie, 28 mars 1903), p. 477.
18. — Accident. Juridiction de l'Amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante Blessure. Fait de navigation Responsabilité du navire. Conditions nécessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour d'Amirauté (Cour d'appel (9e circuit) 26 octobre 1903), p. 926.
19. — Gens de mer. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Privilège des marins pour leurs salaires. Droit de suite. Nécessité d'une saisie (Cour d'appel, 9e circuit, 4 mai 1903), p. 473.
Compromis. — Voir : Assurances maritimes, n° 3 ; — Avaries communes, n° 23.
Conflit de lois. — FRANCE. — 1. — De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès (M. F. C. Autran), p. 130.
2. - Endossement. Validité. Lieu de l'endossement. Législation américaine. Traites. Valeur fournie. Date de l'endos. Inutilité. Connaissement endossé en blanc. Connaissement au porteur. Assimilation. Régularité (Havre 8 décembre 1903), p. 532.
3. — Expertise. Délaissement. Tribunal français. Expertise en Angleterre. Formes anglaises. Application. Rapport. Présence des parties. Défaut de mention. Consul français. Convocation. Assistance établie. Réparations. Enumération. Coût global seul indiqué. Expertise. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.
4. — Loi étrangère. Application. Arrêt. Interprétation souveraine. Navire anglais. Manager. Besoins du navire. Loi anglaise. Droit d'engager le fret. Non lieu à cassation (Cassation, 27 juillet 1903), p. 178.
5. — Navire anglais. Manager anglais. Copropriétaires anglais. Mandat donné en Angleterre. Loi anglaise. Application (Douai 5 décembre 1901), p. 180.
6. — Privilèges. Navires. Loi du pavillon (Havre, 1er février 1904), p. 854.
7. — Rétroactivité. Pilotage. Arrêté du 23 août 1871. Troisième arrondissement maritime. Sous-arrondissement de Nantes. Non communication au Conseil d'Etat. Régularité incontestable. Loi du 31 mars 1903, art. 73. Décisions non passées en force de chose jugée. Application. Droits de pilotage. Action en restitution. Appel. Promulgation de la loi. Application (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.
ALLEMAGNE. — 8. — Connaissement. Référence à la loi allemande. Application. Connaissement. Rédaction en langue étrangère. Droit allemand. Clauses. Interprétation. Usages du pays. Parties de nationalité différente. Langue étrangère. Sens. Soumission aux usages

Digitized by Google

du pays (Hambourg, 2 janvier 1903), p. 424.

ETATS-UNIS. — 9. — Accident à un passager survenu en haute mer. Navire étranger. Action *in personam* contre l'armateur. Compétence de la juridiction d'Amirauté des Etats-Unis (Cour du district est de Virginie, 28 mars 1903), p. 477.

ITALIE. — 10. — Conflit de lois. Abordage en haute mer. Loi applicable. Loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation à la réparation des dommages (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.

Congédiement. — FRANCE. — 1. — Capitaine. Cause. Rupture du voyage. Droit à indemnité. Vente du navire en cours de route. Campagne continuée. Rôle d'équipage maintenu. Absence de rupture du voyage (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.

2. — Capitaine. Rapatriement. Droit. Conduite. Renonciation. Débarquement dans un port français (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.

3. — Médecin. Débarquement. Défaut de protestation. Congé indû. Indemnité. Demande irrecevable (Aix, 26 juin 1902), p. 850.

Connaissement. — FRANCE. — 1. — Rédaction par le courtier maritime. Rédaction incombant au chargeur. Courtier maritime. Rédaction. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention. Omission Irresponsabilité (Rennes, 4 juin 1903), p. 837.

2. — Mentions. Douanes. Marchandise. Origine extra-européenne. Importation. Connaissement. Origine. Port franc. Erreur évidente. Commissionnaire. Mandat. Levée du permis de transbordement pour un autre port. Déclaration provisoire. Origine européenne. Commettant consulté. Réponse identique. Douane. Amende. Commettant. Versement. Commissionnaire. Irresponsabilité (Rouen, 27 juillet 1903), p. 542.

3. — Mentions. Douane. Importation. Expéditeur étranger. Connaissement. Création. Origine. Obligation. Loi des 6 et 22 août 1791. Expéditeurs. Connaissements. Erreurs. Capitaines. Amendes encourues. Recours. Expéditeur. Mention « Hambourg-Entrepôt ». Agent. Déclaration. Origine européenne. Amende. Expéditeur. Responsabilité (Rouen, 27 juillet 1903), p. 542.

4. — Mention omise. Commissionnaire. Affrètement. Responsabilité. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention omise. Débarquement. Paiement du fret au capitaine. Commissionnaire. Remboursement. Obligation (Rennes, 4 juin 1903), p. 837.

5. — Réserves. Avaries antérieures au point de départ des risques. Irresponsabilité des assureurs. Preuve à leur charge. Juge du fond. Connaissements. Réserves : « Toutes balles mouillées ». Preuve. Réserves : « Plusieurs balles mouillées ». Cargaison appartenant à divers chargeurs. Absence de preuve. Appréciation souveraine. Non ouverture à cassation (Cassation, 4 mai 1903, p. 9.

6. — Réserves. Surestaries au port de charge. Connaissement. Signature. Fret. Paiement. Absence de protestation. Demande irrecevable (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

7. — Signature. Affrètement en travers. Charte partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers' risk ».

Digitized by Google

Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

8. — Endossement. Validité. Lieu de l'endossement. Législation américaine. Traites. Valeur fournie. Date de l'endos. Inutilité. Connaissement endossé en blanc. Connaissement au porteur, Assimilation. Régularité (Havre, 8 decembre 1903), p. 532.

9. — Endossement en blanc. Connaissement au porteur. Art. 281. Validité (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

10. — Droits du porteur. Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p 246.

11. — Droits du porteur. Quantités mentionnées. Chargement de quantités moindres. Navire. Portée inférieure. Impossibilité de les contenir. Tiers porteur de bonne foi. Capitaine. Responsabilité (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

12. — Droits du porteur. Charte-partie. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Responsabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

13. — Droits du porteur. Vente. Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine, Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

14. — Droits du porteur. Tiers consignataire. Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité (Bordeaux, 20 juillet 1903), p. 699.

15. — Droits du porteur. Gage. Traites documentaires. Marchandises. Connaissement. Représentation. Porteur. Possession. Gage. Exceptions du chef du tireur inopposables. Tireur. Créanciers. Oppositions sur la cargaison. Impossibilité (Havré, 8 déc. 1903), p. 532.

16. — Droits du porteur. Créancier gagiste. Dessaisissement. Débiteur. Vente. Créancier. Perte du privilège. Absence de vente par filière. Clause « paiement contre documents ». Incompatibilité. Vente par filière. Délai de paiement. Dix jours. Livreur. Réclamation contre le réceptionnaire. Délai. Dix jours.

Digitized by Google

Expiration. Réceptionnaire. Paiement du prix. Possibilité. Prix non payé. Livreur. Perte du privilège (Marseille, 25 mars 1904), p. 894.

17. — Porteur. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Dépôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

18. — Harter Act. Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. « Harter Act ». Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux, Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.

19. — Harter Act. Clause de chargement. et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.

20. — Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903), p. 52.

21. — Clause. Faculté de charger sur le pont. Transporteur. Chargement sur le pont. Obligation d'aviser les chargeurs. Assurance maritime. Nécessité. Défaut d'avis. Transporteur. Avaries. Responsabilité (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

22. — Clause. Faculté de chargement sur le pont. Capitaine. Obligation d'aviser les chargeurs. Armateur. Défaut d'instructions. Faute personnelle. Prétention. Avis non nécessaire. Aveu. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

23. — Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité (Marseille, 10 décembre 1903), p. 571.

24. — Clause. Faculté de faire escale. Mesures nécessaires pour ne pas aggraver les droits de douane. Obligation de les prendre. Absence de certificats d'origine. Surtaxes d'entrepôt et d'origine. Responsabilité (Marseille, 8 juillet 1903), p. 243.

25. — Clause. « Transbordement en toute circonstance ». Navires en correspondance approximative. Application. Marchandise. Chargement pour une escale régulière. Autre port. Débarquement arbitraire. Long séjour. Avaries. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 407.

26. — Clause. Transbordement sur un navire de la Compagnie ou un navire étranger Sens. Transbordement de vapeur à vapeur. Navires de même nationalité. Faculté. Transbordement d'un vapeur sur un voilier. Risques de navigation aggravés. Impossibilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 405.

27. — Clause. Transbordement.

Digitized by Google

Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666, 670.

28. — Clause. Transbordement. Navire Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Défectuosité. Individualisation des marchandises non prouvée. Responsabilité du transporteur. Condamnation justifiée. Clause de transbordement. Restriction en cas de force majeure. Non lieu à cassation (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

29. — Clause. Fret. Paiement. Poids délivré. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Option du destinataire. Poids délivré. Sens. Transbordement. Mise à terre. Rendement. Défaut de pesage à ce moment. Destinataire. Poids récapitulé lors des réexpéditions. Impossibilité de régler sur ce poids, Règlement. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Destinataire. Pesage. Frais à sa charge (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

30. — Clause d'exonération. Faits du capitaine. Fautes nautiques. Fautes commerciales. Responsabilité. Connaissement. Clause d'exonération. Validité. Action contre l'armateur. Irrecevabilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

31. — Clause d'exonération. Capitaine. Perte. Avaries. Art. 222 et 230 C. com. Responsabilité légale. Armateur. Connaissement. Clause d'exonération. Action contre l'armateur. Faute personnelle. Nécessité. Preuve. Charge du chargeur (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

32. — Clause d'exonération. Transbordement autorisé. Agents de l'armateur. Auxiliaires du capitaine. Transbordement défectueux. Capitaine. Défaut d'assentiment. Absence de preuve. Navire. Perte. Armateur. Irresponsabilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

33. — Clause d'exonération de fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Faute. Clause inapplicable (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

34. — Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Fautes. Clause inapplicable. Débarquement. Absence de récolement. Connaissement dressé au port de charge. Cargaison conforme. Présomption (Cassation, 3 février 1904), p. 670.

35. — Clause d'exonération. Transport maritime. Débarquement compris. Clause d'exonération. Application (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

36. — Clause d'exonération. Fautes du capitaine et du personnel du navire. Risques. Conséquences. Clause d'exonération. Marchandise. Dommages causés aux tiers. Armateur. Irresponsabilité Débarquement. Marchandise. Chute à terre. Quai. Borne. Détérioration. Faute du personnel du navire. Armateur. Paiement à l'administration. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

37. — Clause d'exonération. Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine. Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

38. — Clause d'exonération. Assurances sur corps. Abordage. Capitaines Condamnation soli-

Digitized by Google

daire envers les chargeurs du navire coulé. Répartition des responsabilités entre eux. Capitaine poursuivi. Paiement intégral. Jugement définitif. Recours contre l'armateur du navire coulé. Fondement. Quasi-délit. Art. 216. Absence de subrogation aux droits des chargeurs. Clause d'exonération inopposable. Armateur. Paiement de la part mise à la charge de son capitaine. Assureurs. Police. Garantie du recours des tiers pour abordage. Clause d'exemption du recours des chargeurs. Inapplication. Obligation d'indemniser l'armateur (Paris, 14 mai 1903, p. 15.

39. — Clause d'exonération. Pourvoi en cassation. Moyen nouveau. Mélange de fait et de droit. Irrecevabilité (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666.

40. — Clause d'irresponsabilité. Armateur. Fautes personnelles. Exonération. Impossibilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p 524.

41. — Clause d'irresponsabilité Interprétation restrictive (Marseille. 15 octobre 1903). p. 407.

42. — Clauses d'irresponsabilité. personnelles. Effet. Avaries. Manquant. Faute du transporteur. Preuve. Charge du destinataire (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.

43. — Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

44. — Clause. Coulage. Exonération. Fûts Destinataire. Réception. Défaut de protestation. Pontée. Ignorance. Fin de non recevoir. Inapplication (Marseille. 31 décembre 1903), p. 576.

45. — Clause. Coulage. Exonération. Fûts. Pontée. Chargeurs. Défaut de consentement. Transporteur. Responsabilité, (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

46. — Clause. Poids, contenu inconnus. Débarquement. Déficit anormal. Sacs vides. Mélange impossible. Absence de fortune de mer. Capitaine. Faute. Responsabilité (Cassation, 23 juillet 1903), p. 177.

47. — Clause. Poids et quantités inconnus. Effet. Capitaine. Faute. Preuve. Charge du porteur du connaissement. Navire. Arrivée. Cales pleines. Déficit considérable sur le poids du connaissement. Capitaine. Faute prouvée. Faute du chargeur. Capitaine. Responsabilité partielle (Marseille, 18 mars 1904), p. 889.

48. — Clause. Poids inconnu. Déficit sur quantités débarquées. Destinataires. Répartition. Capitaine. Irresponsabilité. Non présentation de la totalité des connaissements. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Séquestre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi. Valeur de la marchandise mentionnée au connaissement. Freinte de route. Déduction (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

49. — Vente « coût, fret et assurance ». Documents à remettre à l'acheteur. Connaissement constatant l'embarquement. Police. Connaissement afférant à des marchandises « pour être embarquées ». Marchandise à quai Assurance maritime. Risque non couvert. Présentation prématurée des documents. Acheteur. Droit de refus. Résiliation (Marseille, 11 novembre 1903), p. 417.

50. — Vente, coût, fret et assurance. Clause : paiement contre ordre de livraison. Non remise du connaissement. Défaut de vérification de la marchandise. Acheteur. Paiement. Caractère provisoire. Qualité. Condition d'embarquement. Embarquement tardif. Contestation ultérieure. Demande en résiliation. Recevabilité (Marseille, 18 décembre 1903), p. 573.

51. — Vente « coût, fret et assurance ». Clause « paiement à l'arrivée du navire ». Remise des documents. Paiement

Digitized by Google

d'avance. Règles modifiées. Différence de qualité. Bonification. Non lieu à résiliation. Règle maintenue (Marseille, 10 décembre 1903), p. 568.

52. — Vente sur embarquement. Délai fixé. Chargement. Port intermédiaire. Connaissement. Destination définitive non indiquée. Transbordement. Connaissement distinct. Vendeur. Obligation non remplie. Résiliation. Connaissement direct. Obligation remplie (Marseille, 19 novembre 1903), p. 564.

ALLEMAGNE. — 53. — Porteur. Livraison. Armateur. Obligation de livrer la cargaison au véritable réceptionnaire. Obligation de vérifier son identité. Obligation de se faire remettre les connaissements. Livraison indue. Porteur du connaissement. Perte. Armateur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 16 novembre 1903), p 915.

54. — Clause : « Faculté de charger sur le pont ». Sens. Armateur. Marchandises du chargeur signataire. Chargement en pontée. Absence de droit. Nécessité d'une clause spéciale. Marchandises d'autres chargeurs. Droit de les charger sur le pont. Exonération des risques (Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903), p. 583.

55. — Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Marchandise spécialisée. Marques. Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

56. — Clause « nonobstant toute coutume contraire du port ». Remise de la cargaison au bord du navire Livraison. Usages du port. Reconnaissance et chargement sur wagons. Livraison définitive. Réceptionnaire. Impossibilité de les invoquer (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

57. — Clause d'irresponsabilité pour « robbers, thieves and barratry... ». Connaissement anglais. Sens. Personnes étrangères au navire. Barratry. Droit anglais. Portée. Vol commis à bord par l'équipage. Inapplication de la clause. Armateur. Responsabilité (Hambourg, 2 janvier 1903), p. 424.

58. — Clause d'irresponsabilité pour erreurs de marques. Sens. Impossibilité d'offrir au réceptionnaire des marques autres que celles du connaissement. Absence de livraison. Responsabilité de l'armateur (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

59. — Clause « à livrer au bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse ». Remise de la marchandise au bord du navire. Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903). p. 589.

60. — Clauses. Référence à la loi allemande. Application. Connaissement. Rédaction en langue étrangère. Droit allemand. Clauses. Interprétation. Usages du pays. Parties de nationalité différente. Langue étrangère. Sens. Soumission aux usages du pays (Hambourg, 2 janvier 1903). p. 424.

61. — Expertise. Manquants. §§ 608,609 C. com. Perte totale. Inapplication. Marchandise transportée en sacs. Connaissement

Digitized by Google

global. Perte de sacs. Perte de corps certains. Perte totale. Constatation. Comptage. Expertise. Impossibilité de l'exiger (Brême, 27 décembre 1902), p. 258.

ANGLETERRE. — 62. — Clause d'irresponsabilité pour avaries à la coque, etc. Innavigabilité du navire avant le départ. Rupture d'un tuyau. Avaries à la cargaison. Responsabilité du navire (Haute Cour de justice, 2 juillet 1903), p. 593.

63. — Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Charte-partie. Transport de bétail. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force majeure. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 janvier 1904), p. 755.

64. — Clause d'exonération du transporteur pour perte ou dommage susceptible d'être couvert par une assurance. Contrat de transport. Perte des marchandises transportées. Faute des agents du transporteur. Inapplication de la clause. Responsabilité du transporteur (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 752.

65. — Clause d'exonération pour perte de marchandises qui peuvent être couvertes par une assurance. Perte occasionnée par la négligence du capitaine. Absence de négligence-clause. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 mars 1903), p. 592.

66. — Clauses. Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans le contrat de transport. « Suing and labouring clause ». Inapplication. Frais de sauvetage de la cargaison. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 21 juillet 1903), p. 428.

67. — Clause de livraison aussi vite que le navire peut livrer, à défaut faculté de mise à terre. Débarquement. Connaissement. Réceptionnaires. Retard dans la réception. Capitaine. Droit à surestaries (Haute Cour de justice, 3 février 1904), p. 757.

BELGIQUE. — 68. — Fret. Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

69. — Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

70. — Clause d'exonération des dommages susceptibles d'être couverts par une assurance. Capitaine. Violation d'une clause relative à la manière dont sera opéré le déchargement. Inapplication. Fixation des dommages-intérêts (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

71. — Saisie conservatoire. Navire. Autorisation du président du tribunal. Caractère de cette autorisation. Effets. Requête présentée par un « negotiorum gestor ». Absence de mandat. Ratification. Transmission du connaissement. Nullité de la saisie (Gand, 21 décembre 1903), p. 766.

DANEMARK. — 72. — Titre établi avant le chargement des marchandises. Loi danoise. Absence des caractères du connaissement. Retard dans l'expédition. Destinataire. Absence de droit à dommages-intérêts. Transporteur Irresponsabilité (Copenhague, 12 février 1902), p. 113.

EGYPTE. — 73. — Clause d'exonération des fautes « in the management or navigation of the ship ». Etendue (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

ETATS-UNIS. — 74. — Clause de réception sous palan dès que le navire sera prêt à livrer, ou mise sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires. Sens. Retard du destinataire. Droit de débarquer sur allèges. Destinataire prêt à recevoir. Absence de droit à débarquer sur allèges (Cour du district

Digitized by Google

nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

75. — Clause. Harter Act. Armateur. Navire. Innavigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

76. — Clause. Livraison. Avaries. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 15 octobre 1903), p. 786.

77. — Contrat de transport sur allèges. Contrat distinct. Transporteur. Cargaison. Responsabilité (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

ITALIE. — 78. — Clause. Surcataries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer, qu'il soit à sa place de déchargement ou non. Fixation du cours des staries. Encombrement du port. Risque à la charge des réceptionnaires. Retard. Surestaries dues (Gênes, 27 mars 1903), p. 625

79. — Clause. Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant - port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.

80. — Tiers porteur. Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.

SUÈDE. — 81. — Gens de mer. Second du navire. Envoi contre remboursement. Dilapidation. Irresponsabilité pénale. Responsabilité envers l'armateur (Stockholm, 4 juillet 1902), p. 128.

Conseil d'Etat. — *Règlement, non communication*, voir : Pilotage, n° 1.

Consignataire de la cargaison. — FRANCE. — 1. — Marchandises. Charge de vendre. Traites documentaires. Acceptation. Qualité de créancier gagiste. Obligation de veiller à la conservation de la marchandise. Risque d'incendie. Obligation de faire assurer. Défaut d'assurance. Incendie dans les docks. Responsabilité. Consignataire. Commissionnaire à la vente. Obligation et responsabilité identiques (Marseille, 4 juin 1903), p 234.

GRÈCE. — 2. — Capitaine. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité (Athènes, 1902, n° 1027), p. 931.

Consignataire du navire. — FRANCE. — 1. — Avaries communes. Discussion. Consignataire du navire appelé. Réclamateur unique. Commission. Usages. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

2. — Débarquement. Clause.

Digitized by Google

Débarquement en sécurité. Port. Place à l'intérieur des bassins. Jetées. Protection. Désignation. Autorités. Intervention. Obligation remplie. Emplacement insuffisamment protégé. Tempête. Irresponsabilité (Marseille, 21 octobre 1903), p. 557.

3. — Livraison. Marchandises provenant de deux navires. Consignataire. Action en prise de livraison. Destinataire. Acquiescement. Consignataire. Acceptation pour la cargaison de l'un des navires. Effet. Destinataire. Obligation de prendre livraison. Refus. Frais de magasinage et d'assurances. Charge du destinataire. Divisibilité entre les cargaisons des deux navires (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

4. — Livraison. Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

5. — Manager. Emprunt. Prêteur. Garantie. Consignation du navire. Contrat définitif. Armateurs. Retrait indû de la consignation Prêteur. Droit à des dommages-intérêts (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

6. — Prêt. Avances. Garantie. Consignation du navire. Perte. Marchandises. Fret. Possession. Perte. Privilège du créancier gagiste. Fret. Exercice impossible. Qualité de créancier chirographaire des armateurs. Fret. Opposition possible (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

BELGIQUE. — 7. — Fret. Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

ITALIE. — 8. — Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Exécution du contrat de transport. Action en paiement de surestaries. Qualité pour agir. Utilité de l'institution (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.

9. — Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité (Cassation, 11 juillet 1903), p. 788.

Consul. — Voir : Délaissement, n° 2.

Contravention.—FRANCE. — 1. — Pêche maritime. Convention internationale du 5 avril 1884. Câble. Soulèvement. Contravention. Destruction de filets. Absence de rapport de cause à effet. Irresponsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866.

2. — Pilotage. Loi du 22 août 1791. Loi exclusivement relative à la matière des douanes. Pilotage. Inapplication. Navire. Appel du pilote. Transbordement au large de passagers et de bagages. Contravention douanière. Droits de pilotage. Capitaine. Condamnation non justifiée Cassation, 23 novembre 1903), p. 518.

Voir : Douane, n° 3 ; — Pêche maritime, n°s 4, 5.

Contrebande de guerre. — JAPON. — 1. — Règlement relatif à la contrebande de guerre, p. 952.

Convention internationale. — Voir : Pêche maritime, n°s 4, 5.

Courtier maritime. — FRANCE. — 1. — Avaries communes. Règlement. Courtier du navire. Rôle. Conseil du capitaine. Conducteur du navire. Intérêt commun. Finde sa mission.

Digitized by Google

Expert répartiteur. Renseignements fournis. Homologation du règlement. Commission. Usage. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903). p. 208.

2. — Connaissement. Redaction incombant au chargeur. Courtier maritime. Rédaction. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention. Omission. Irresponsabilité (Rennes, 4 juin 1993), p. 837.

Rôle, voir : Affrètement, nº 19.

Courtier d'assurances maritimes. — *Règlement entre courtier et assureur, faillite du courtier*, voir : Assurances maritimes, nº 59.

D

Débarquement. — FRANCE. — 1. — Affrètement. Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.

2. — Affrètement. Armateur Port. Navire à flot. Chargement trop considérable. Faute. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.

3. — Affrètement. Consignataire de navire. Clause. Débarquement en sécurité. Port. Place à l'intérieur des bassins. Jetées. Protection. Désignation. Autorités. Intervention. Obligation remplie. Emplacement insuffisamment protégé. Tempête. Irresponsabilité (Marseille, 21 octobre 1903), p. 557.

4. — Affrètement. Fret. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affréteur. Retrait. Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.

5. — Affrètement. Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

6. — Connaissement. Transport maritime. Débarquement compris. Connaissement. Clause d'exonération. Application (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

7. — Connaissement. Fautes du capitaine et du personnel du navire. Risques. Conséquences. Clause d'exonération. Marchandise. Dommages causés aux tiers. Armateur. Irresponsabilité. Débarquement. Marchandise. Chute à terre. Quai. Borne. Détérioration. Faute du personnel du navire. Armateur. Paiement à l'administration. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.

8. — Accident. Entrepreneur de débarquement. Débarquement terminé. Personnel ayant quitté le bord. Ouvriers retardataires dans la cale. Mécanicien. Ignorance. Dispositions pour quitter le port. Panneaux. Fermeture. Ecoutille. Barre. Manœuvre. Entrepreneur. Défaut de surveillance. Faute. Ouvrier blessé. Loi du 9 avril 1898. Indemnités. Défaut de recours contre le navire (Caen, 23 décembre 1903), p. 693.

9. — Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

10. — Avaries communes. Allégement. Déchargement. Admission en avaries communes. Séjour sur quai. Port de relâ-

Digitized by Google

che. Avaries. Pertes. Règle XII d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

11. — Avaries communes. Cargaison. Manipulation dans l'intérêt commun. Conséquence. Mauvais conditionement. Port de destination. Débarquement. Frais supplémentaires. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

12. — Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers. Avaries particulières. Réparations nécessaires pour continuer le voyage. Caractère provisoire. Chômage. Avaries particulières. Intérêt commun. Frais de débarquement et de relâche évités. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

13. — Avaries communes. Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises débarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

14. — Avaries communes. Cargaison. Perte. Freinte de route. Déduction. Calcul. Constatations faites au débarquement, (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

15. — Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Hâvre, 5 janvier 1904), p. 703.

ALLEMAGNE. — 16. — Connaissement. Clause « à livrer au bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse » Remise de la marchandise au bord du navire Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

17. — Staries. Charte partie. Clause « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Destinataire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant le délai de débarquement calculé d'après la clause Impossibilité. Capitaine. Suspension du débarquement. Droit à surestaries. Condition. Jour fixé par le destinataire pour recevoir le solde. Marin prêt à débarquer (Tribunal de l'Empire, 15 juin 1903), p. 741.

ANGLETERRE. — 18. — Connaissement. Clause de livraison aussi vite que le navire peut livrer, à défaut faculté de mise à terre. Réceptionnaires. Retard dans la réception. Capitaine. Droit à surestaries (Haute Cour de justice, 3 février 1904), p. 757.

19. — Charte-partie. Surestaries. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des réceptionnaires. Surestaries non dues (Haute Cour de justice, 23 mai 1903), p. 426.

20. — Surestaries. Contrat de la « London Corn Trade Association ». Echelle de déchargement (Haute Cour de justice, 11 novembre 1903), p. 596.

BELGIQUE. — 21. — Nouvelle réglementation des délais d'accostage accordés aux voiliers dans le port d'Anvers pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement, p. 332.

22 — Usages d'Anvers. Réception par le destinataire sur le pont (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

23. — Charte-partie. Cargaison de céréales. Référence aux règles du London Corn Trade Association Contract. Portée. Débarquement suivant les usages du port de destination (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

Digitized by Google

24. — Charte-partie. Clause d'exonération des dommages susceptibles d'être couverts par une assurance. Capitaine. Violation d'une clause relative à la manière dont sera opéré le déchargement. Inapplication. Fixation des dommages-intérêts (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

25 — Charte-partie. Staries. Clause : départ des staries le lendemain du jour où le navire sera en place « sans tour de rôle ». Sens. Perte de temps à la charge des propriétaires de la cargaison. Application aux ports de chargement et de déchargement. Staries. Point de départ. Navire prêt à débarquer (Bruxelles, 6 novembre 1903), p. 759.

26. — Avaries communes. Règlement. Article 118 de la loi maritime. Sens. Port de débarquement. Compétence (Anvers, 16 décembre 1903), p. 769.

27. — Protestation. Point de départ du délai de 24 heures. Navire. Chargement à cueillette. Fin du débarquement (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

ETATS-UNIS. — 28. — Charte-partie. Clause de débarquement en sûreté et toujours à flot. Navire. Obligation d'alléger. Place indiquée par les réceptionnaires. Usages locaux. Frais d'allèges. Charge de la cargaison (Cour suprême des Etats-Unis, 1er décembre 1902), p. 471.

29. — Connaissement Clause de réception sous palan dès que le navire sera prêt à livrer, ou mise sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires. Sens. Retard du destinataire. Droit de débarquer sur allèges (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

ITALIE. — 30. — Charte-partie. Clause « en cas de grève ou autre événement indépendant de la volonté des réceptionnaires, empêchant ou retardant le le débarquement, le cours des staries sera suspendu ». Grève née à l'instigation des négociants réceptionnaires. Accord avec les ouvriers. Suspension du cours des staries (Cassation de Turin, 4 mars 1904), p. 789.

31. — Charte-partie. Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension (Casale, 2 février 1903), p. 935.

32. — Connaissement. Surestaries. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant-port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.

33. — Connaissement. Surestaries. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer, qu'il soit à sa place de déchargement ou non. Fixation du cours des staries. Encombrement du port. Risque à la charge des réceptionnaires. Retard. Surestaries dues (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.

NORVÈGE. — 34. — Gens de mer. Epidémie au port de destination. Droit au congédiement. Obligation de l'équipage au déchargement. Durée d'une semaine (Christiania, 17 mai 1902), p. 120.

Délais. — *Accostage, Anvers*, voir : Port, n° 23. — *Augmentation*, voir : Fin de non recevoir, n° 12. — *Point de départ*, voir : Fin de non recevoir, n° 11. — *Protestation*, voir : Fin de non recevoir, n° 17.

Voir : Délaissement, n° 12.

Délaissement. — FRANCE. — 1. — Assureur. Refus. Vente

Digitized by Google

du navire. Retard. Armateur. Propre assureur d'une portion. Frais d'entretien. Part à sa charge. Délaissement validé. Assureurs. Remboursement de cette part. Obligation (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

2. — Innavigabilité relative. Police française (article 10). Calcul de la perte des trois quarts. Condamnation. Autorité compétente pour la prononcer. Consul. Tribunal saisi de la validité du délaissement (Paris, 16 juin 1903), p. 186.

3. — Innavigabilité relative. Expertise. Tribunal français. Expertise en Angleterre. Formes anglaises. Application. Rapport. Présence des parties. Défaut de mention. Consul français. Convocation. Assistance établie. Réparations. Enumération. Coût global seul indiqué. Expertise. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

4. — Innavigabilité relative. Réparations. Soumission. Prix demandé inférieur aux trois quarts de la valeur agréée. Réserves Absence de vérification sur place. Simple offre. Expertise. Réparations. Evaluation supérieure. Délaissement. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

5. — Propriété des objets assurés Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité (Cassation, 23 avril 1903), p. 5.

ALLEMAGNE. — 6. — Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg. Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal de l'Empire. 20 mai 1903), p. 420.

ANGLETERRE. — 7. — Total constructive loss. Police sur bétail. Assurance des « Restraints of princes and people ». République Argentine. Interdiction de débarquer. Jet du bétail à la mer Total constructive loss. Défaut de notification de débarquement. Assureurs. Irresponsabilité (Haute-Cour de justice. 21 décembre 1903), p. 754.

8. — Constructive total loss. Police. Clause « la valeur assurée sera considérée comme valeur du navire réparé pour apprécier s'il y a perte totale relative ». Sens. Réparations à l'équivalent. Obligation de rendre au navire réparé sa cote et ses qualités nautiques. Coût des réparations inférieur à la valeur assurée. Absence de constructive total loss (Haute Cour de justice, 19 février 1904), p. 920.

9. — Absence de droit au délaissement pour défaut de perte totale. Dépenses de sauvetage faites par les assureurs. Suing and labouring clause. Assureurs mandataires de l'assuré. Irresponsabilité de l'assuré (Haute-Cour de justice, 31 juillet 1903), p. 432.

10. — Perte totale. Evaluation. Valeur de l'épave. Coût des réparations (Liverpool, 26 février 1903), p. 264.

GRÈCE. — 11. — Sauvetage postérieur de la chose assurée avant l'acceptation ou la validation du délaissement. Nullité du délaissement (Cour de l'Aréopage, 1903, n° 74), p. 929.

ITALIE. — 12. — Délai de trois mois. Perte des trois quarts. Point de départ. Expertise fixant le montant des réparations (Cour de cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.

13. — Déchéance. Délaissement. Assuré. Réparations au navire postérieures au sinistre. Caractère provisoire et conservatoire. Absence de déchéance du droit au délaissement (Cour de cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.

14. — Notification. Navire. Forme. Acte d'huissier. Validité (Cour

Digitized by Google

de cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.
15. — Validation ou acceptation. Effet. Transfert de propriété aux assureurs. Effet rétroactif (Cour de cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.
Délit. — Voir : Baraterie, n° 2 ; — Douane, n° 3 ; — Gens de mer, n°s 1, 6, 7, 8.
Dépôt. — *Wagons, destinataire*, voir : Incendie, n° 6.
Désertion. — Voir : Gens de mer, n°s 6, 21.
Désistement. — Voir : Fin de non recevoir, n° 7.
Dommages-intérêts. — *Abordage, évaluation*, voir : Pêche maritime, n° 10. — *Jet de la pontée*, voir : Jet à la mer, n° 6. — *Livraison indue, vente aux enchères*, voir : Capitaine, n° 29.
Docks. — *Risques d'incendie*, voir : Consignataire de la cargaison, n° 1.
Douane. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Police. Clause. Perte des marchandises. Justification. Certificat dressé par trois notables et contresigné par l'Administration des douanes. Certificat certifié par un préposé des douanes. Condition non remplie. Assuré. Droit à indemnité. Déchéance (Aix, 10 décembre 1902), p. 197.
2. — Droits de douane. Connaissement. Capitaine. Faculté de faire escale. Mesures nécessaires pour ne pas aggraver les droits de douane. Obligation de les prendre. Absence de certificats d'origine. Surtaxes d'entrepôt et d'origine. Responsabilité (Marseille, 8 juillet 1903), p. 243.
3. — Importation. Navire. Entrée dans un port français. Manifeste. Cacao. Omission. Capitaine. Contravention. Procès-verbal. Débarquement postérieur Surveillance de la douane. Juge de paix. Compétence. Absence de délit d'importation frauduleuse (Cassation, 3 avril 1903), p. 513.
4. — Importation. Marchandise. Origine extra-européenne. Connaissement. Origine. Port franc. Erreur évidente. Commissionnaire. Mandat. Levée du permis de transbordement pour un autre port. Déclaration provisoire. Origine européenne. Commettant consulté. Réponse identique. Douane. Amende. Commettant. Versement. Commissionnaire. Irresponsabilité (Rouen, 27 juillet 1903), p. 542.
5. — Importation. Expéditeur étranger. Connaissement. Création. Origine. Obligation. Loi des 6 et 22 août 1791. Expéditeurs. Connaissements. Erreurs. Capitaines. Amendes encourues. Recours. Expéditeur. Mention « Hambourg-Entrepôt ». Agent. Déclaration. Origine européenne. Amende. Expéditeur. Responsabilité (Rouen, 27 juillet 1903), p. 542.
6. — Mutation en douane. Privilèges sur les navires. Art. 191 C. com. Fournisseur. Contrat avec le propriétaire. Privilège. Contrat avec l'acheteur. Défaut de mutation en douane. Vente résolue. Absence de privilège (Havre, 26 mai 1903), p. 61.
7. — Transbordement au large. Loi du 22 août 1791. Loi exclusivement relative à la matière des douanes. Pilotage. Inapplication. Navire. Appel du pilote. Transbordement au large de passagers et de bagages. Contravention douanière. Droits de pilotage. Capitaine. Condamnation non justifiée (Cassation, 23 novembre 1903), p. 518.
8. — Vente par la douane. Compagnie de navigation. Arrivée des marchandises. Défaut d'avis au destinataire. Douane. Vente. Compagnie Mise en demeure au chargeur de prendre livraison. Avis postérieur à la vente. Prétendus avis antérieurs. Défaut de justification. Valeur des marchandises. Responsabilité (Alger, 25 février 1903), p. 579.
BELGIQUE. — 9. — Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Déclaration en douane. Conduite du navire Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.
EGYPTE. — 10. — Débarquement. Livraison. Manquants. Preuve.

Digitized by Google

Certificat de douane. Pesage approximatif. Inefficacité (Alexandrie, 3 février 1903), p. 619.
Droit de suite. — Voir : Hypothèque maritime, n° 3; — Privilèges, n°s 22-24.

E

Echantillons. — Voir : Vente sur embarquement, n°s 1, 16.
Echouement — ECHELLES DU LEVANT. — 1. — Assistance maritime. Navire échoué. Fond de sable Situation non périlleuse. Renflouement. Aide donnée par des remorqueurs. Absence des caractères du simple remorquage. Opération spéciale. Indemnité. Tribunaux. Eléments de fixation (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 6 juin 1902), p. 597.
ETATS-UNIS. — 2. — Avaries communes. Cause prochaine de perte. Cas fortuit. Perte. Avaries particulières. Acte volontaire. Echouement volontaire. Cause prochaine de la perte. Transformation. Perte. Avaries communes (Cour du district sud de New-York, 3 novembre 1902), p. 299.
Débarquement, voir : Fret, n° 1. — *Débarquement, chargement*, voir : Avaries communes, n°s 6, 7, 8, 12. — *Débarquement, chargement, surestaries*, voir : Avaries communes, n° 9. — *Renflouement. jet*, voir : Avaries communes, n° 25. — *Réparations*, voir : Avaries communes, n° 12.
Voir : Assistance maritime, n° 9.
Embarquement. — FRANCE. — 1. — Ports. Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
Voir : Chargement
Emprunt. — Voir : Armateur, n° 13 ; — Assurances maritimes, n° 35 ; — Manager, 1, 2.
Endossement. — Voir : Connaissement, n°s 8, 9, 80.
Enregistrement. — FRANCE. — 1. — Hypothèque maritime. Loi du 28 février 1872, art 1er. Droit gradué. Loi du 28 avril 1893, art. 19. Droit proportionnel. Consentement à mainlevées totales ou partielles d'hypothèques. Hypothèque maritime. Application (Cassation, 26 octobre 1903), p. 515.
2. — Loi du 22 frimaire an VII. Dérogation. Faute d'une partie. Jugement. Pièces. Enregistrement à sa charge. Nécessité d'une faute. Défense en justice. Droit. Absence de mauvaise foi. Dépens. Condamnation. Enregistrement des pièces. Impossibilité de les mettre à la charge du défendeur (Cassation, 3 février 1904), p. 666.
Entrepreneur de débarquement. — Voir : Accident, n° 18.
Epave. — Voir : Délaissement, n°s 5, 10.
Equipage. — *Navires appartenant au même armateur*, voir : Assistance maritime, n° 13. — *Pilote non compris*, voir : Assistance maritime, n° 6. — *Vivres à la charge de l'équipage*, voir : Armateur, n° 46. — *Vivres et gages*, voir : Assurances maritimes, n°s 26, 28, 30, 31.
Voir : Gens de mer.
Escale. — *Assurances maritimes, débarquement*, voir : Preuve, n° 6. — *Droits de douane*, voir : Connaissement, n° 24.
Voir : Charte-partie, n°s 12, 15.
Etat. — FRANCE. — 1. — Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat (M. R. Verneaux), p. 301.
2. — Capitaine. Navire. Etat. Adjudication. Armateur. Concours. Convention. Affrètement conditionnel. Etat. Acceptation nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire non accepté. Demi-fret non dû (Bayonne, 27 novembre 1903), p. 882.
ETATS-UNIS. — 3. — Abordage. Navire de guerre. Règles de l'Amirauté. Application. Vitesse excessive dans le brouillard.

Digitized by Google

Ordre du commandant. Acte du Congrès autorisant les poursuites. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.

4. — Abordage. Navire de guerre. Brume. Feux. Défaut de vigilance Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.

5. — Responsabilité. Acte du Congrès autorisant les poursuites. Faute du navire de guerre. Responsabilité des Etats-Unis (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.

Etrangers. — FRANCE. — 1. — Loi étrangère. Application. Arrêt. Interprétation souveraine. Navire anglais. Manager. Besoins du navire. Loi anglaise. Droit d'engager le fret. Non lieu à cassation (Cassation, 27 juillet 1903), p. 178.

2. — Navire étranger. Manager anglais. Navire anglais. Copropriétaires anglais. Mandat donné en Angleterre. Loi anglaise. Application (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

3. — Navire étranger. Saisie foraine. Mainlevée. Dépôt à la Caisse des dépôts et consignations. Saisie injustifiée. Absence de préjudice spécial. Intérêts au 4 0/0. Complément (Caen, 23 décembre 1903), p. 693.

4. — Navire étranger. Abordage. Ordre des autorités du port de refuge. Navire étranger mouillé hors du port. Fuite possible. Armateur du navire français. Jugement. Autorisation d'enlever une pièce essentielle de la machine à ses risques et périls. Sommation. Non restitution. Tempête. Accident. Responsabilité (Alger, 24 novembre 1902), p. 375.

5. — Port étranger. Assurances sur corps. Navire. Port étranger. Réparations. Taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II. Montant supérieur. Perte de la francisation et du droit à la prime. Navire. Réparations. Droit de les faire en France. Armateur. Intérêt à rentrer en France. Modifications au navire. Opération commerciale. Police française. Article 17. Suspension du cours de la prime. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

6. — Tribunal étranger. Assurances maritimes. Police. Clause. Attribution de compétence. Tribunal étranger. Validité. Réceptionnaire. Marchandise avariée. Coréceptionnaire. Responsabilité. Domicile du coréceptionnaire. Tribunal. Action. Assureur. Incompétence (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

7. — Compétence. Français demandeur. Etranger défendeur. Article 420 C. pr. civ. Tribunal français compétent. Article 14 C. civ. Tribunal du domicile du demandeur. Incompétence. Chargeur français. Demande en réduction de fret. Fret payable au port de débarquement. Tribunal de ce port. Compétence exclusive (Marseille, 10 novembre 1903), p. 559.

ALLEMAGNE. — 8. — Connaissement. Référence à la loi allemande. Application. Connaissement. Rédaction en langue étrangère. Droit allemand. Clauses. Interprétation. Usages du pays. Parties de nationalité différente. Langue étrangère. Sens. Soumission aux usages du pays (Hambourg, 2 janvier 1903), p. 424.

ETATS-UNIS. — 9. — Navire étranger. Gens de mer. Avances. Loi fédérale. Nullité. Application de la loi fédérale (Cour suprême des Etats-Unis, 1er juin 1903), p. 472.

10. — Navire étranger. Appréciation de la responsabilité. Compétence des cours d'amirauté (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

ITALIE. — 11. — Abordage en haute mer. Conflit de lois. Loi applicable. Loi du navire sur lequel s'est produit le fait générateur de l'obligation à la réparation des dommages (Cassation de Turin, 17 avril 1903), p. 478.

Expertise. — FRANCE. — 1. — Formes. Délaissement. Tribunal français. Expertise en Angle-

Digitized by Google

terre. Formes anglaises. Application. Rapport. Présence des parties. Défaut de mention. Consul français. Convocation. Assistance établie. Réparations. Enumération. Coût global seul indiqué. Expertise. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

2. — Effets. Réceptionnaire et assureur. Coréceptionnaire et assureur. Autre expertise. Réceptionnaire. Vice propre. Preuve. Expertises. Impossibilité de les invoquer (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

3. — Demande. Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

4. — Assurances sur facultés. Avaries communes. Experts nommés à la requête du transporteur. Rapport. Conclusions. Avaries particulières. Assureurs. Obligation d'en régler le montant au chargeur. Subrogation. Règlement d'avaries grosses Marseille, 6 juillet 1903). p. 240.

5. — Assurances sur facultés. Vice propre. Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modification. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité (Marseille, 27 novembre 1903), p. 566.

6. — Assurances sur facultés Voyage assuré. Modification du point de départ. Point de départ sur la route indiquée. Voyage raccourci. Absence de changement de voyage. Absence de déchéance. Réticence. Absence de preuve. Avarie avant l'embarquement. Expertise destinée à la prouver. Prétendu sejour des marchandises sur quai. Etat défectueux. Assureur. Impossibilité de s'en prévaloir (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

7. — Assurances sur facultés. Règlement. Expertise. Vente aux enchères. Assureurs. Choix. Option nécessaire. Expertise. Agent des assureurs. Assistance sans réserve. Acceptation. Expertise terminée. Assuré. Droit de disposer de la marchandise (Marseille, 18 mars 1904), p. 887.

8. — Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

9. — Assurances sur corps. Représentant des assureurs. Compromis. Mandat donné aux experts. Evaluation de la dépréciation vénale du navire. Principe de la responsabilité. Contestation impossible (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

10. — Assurances sur corps. Compromis. Experts. Rapport. Port. Réparations impossibles. Convoyage au port de réparation. Charge des assureurs. Dépôt du rapport. Capitaine. Convoyage. Obligation. Agent des assureurs. Intervention. Voyage. Retard. Gages et vivres de l'équipage. Charge des assureurs. Cours de la prime. Suspension. Navire attendant un convoyeur. Police française. Article 17. Navire attendant une pièce du mécanisme. Assimilation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

11. — Assurances sur corps. Délaissement. Réparations. Soumission. Prix demandé inférieur aux trois quarts de la valeur agréée. Réserves. Absence de vérification sur place. Simple offre. Expertise. Réparations. Evaluation supérieure. Délaissement.

Digitized by Google

Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

12. — Assurances sur corps. Bureau Véritas. Navire coté avant l'assurance. Réparations. Expert. Surveillance. Honoraires. Charge de l'assureur. Frais de renouvellement économisés. Déduction. Navire. Travaux pour compte de l'assuré. Honoraires proportionnels. Déduction (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

13. — Assurances sur corps. Lloyd's Register. Navire coté avant les avaries. Honoraires de l'expert. Charge des assureurs (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

14. — Avaries communes. Règlement. Courtier du navire. Rôle. Conseil du capitaine. Conducteur du navire. Intérêt commun. Fin de sa mission. Expert répartiteur. Renseignements fournis. Homologation du règlement. Commission. Usage. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

15. — Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.

ALLEMAGNE. — 16. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 127, 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'art. 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Vente du navire par l'assuré. Vente irrégulière. Art. 131 du règlement. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire. Déduction du net produit de la vente du navire. Prix. Représentation du navire. Assuré. Absence d'enrichissement illicite. Assureur. Impossibilité d'exiger la déduction (Tribunal supérieur hanséatique, 13 juin 1903), p. 256.

17. — Manquants. §§ 608, 609 C. Com. Perte totale. Inapplication. Marchandise transportée en sacs. Connaissement global. Perte de sacs. Perte de corps certains. Perte totale. Constatation. Comptage. Expertise. Impossibilité de l'exiger (Brême, 27 décembre 1902), p. 258.

ÉGYPTE. — 18. — Armateur. Navire. Départ. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

ITALIE. — 19. — Délaissement. Perte des trois quarts. Délai de trois mois. Point de départ. Expertise fixant le montant des réparations (Cour de cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.

SUÈDE. — 20. — Avarie commune. Contribution du navire. Détermination de sa valeur. Port de séparation du navire et de la cargaison (Stockholm, 7 avril 1902), p. 126.

F

Facture. — *Fournitures, visa*, voir : Capitaine, n° 11.

Voir : Vente « coût, fret et assurance », n° 2.

Faillite. — *Connaissement, endossement*, voir : Connaissement, n° 80. — *Courtier*, voir : Assurances maritimes, n° 59.

Fardage. — Voir : Connaissement, n° 19.

Feux. — Voir : Abordage, n°s 10-15, 41, 52, 58.

Fin de non recevoir. — FRANCE. — 1. — Art. 435 C. com. Absence d'avaries ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable (Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.

Digitized by Google

2. — Art. 435 C. com. Détérioration. Manquant. Absence de marques. Application (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.
3. — Art. 435. Connaissement. Armateur. Coulage. Exonération. Fûts. Destinataire. Réception. Défaut de protestation. Pontée. Ignorance. Fin de non recevoir. Inapplication. (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.
4. — Art. 435. Transport partie par terre et partie par mer. Règles propres à chaque transport. Application. Marchandise. Avaries. Faute du transporteur maritime. Destinataire. Action. Fin de non recevoir. Article 435. Délai. Livraison. Ville de l'intérieur. Point de départ. Avaries. Destinataire. Possibilité de les constater (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.
5. — Art. 435 C. com. Manquant. Reconnaissance. Rédaction d'un procès-verbal. Agent du transporteur. Signature. Transporteur. Non acceptation de responsabilité. Destinataire. Tardiveté de la demande en justice. Fin de non recevoir opposable (Cassation, 11 juin 1903), p. 13.
6. — Art. 435. Réserves générales et vagues. Nature du dommage. Absence d'indication. Demande de réparation. Volonté non manifestée. Absence de protestation (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.
7. — Art. 435. Désistement pur et simple. Fond du droit. Effet. Demande non avenue. Désistement relatif à l'instance. Réserves. Citation. Juge incompétent. Article 2246 C. civ. Effet interruptif maintenu. Article 435 C. com. Action engagée dans le délai. Désistement. Juridiction compétente. Action reprise dans le mois. Recevabilité (Cassation, 21 juillet 1903), p. 350.
8. — Art. 435 C. com. Absence d'ordre public. Renonciation. Possibilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.
9. — Article 435. Absence d'ordre public. Moyen de défense au fond. Possibilité de l'opposer en tout état de cause (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.

ALLEMAGNE. — 10. — Expertise. Manquants. §§ 608, 609 C. com. Perte totale. Inapplication. Marchandise transportée en sacs. Connaissement global. Perte de sacs. Perte de corps certains. Perte totale. Constatation. Comptage. Expertise. Impossibilité de l'exiger (Brême, 27 décembre 1902), p. 258.

BELGIQUE. — 11. — Art. 233 loi maritime. Protestation. Point de départ du délai de 24 heures. Navire. Chargement à cueillette. Fin du débarquement (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.
12. — Art. 233 loi maritime. Protestation. Citation en justice. Article 233 loi maritime. Délai. Augmentation à raison de la distance (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.
13. — Article 233 loi maritime. Manquant. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.
14. — Fin de non recevoir. Caractère. Moyen de défense au fond. Absence d'obligation de l'opposer « in limine litis » (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

EGYPTE. — 15. — Abordage. Fin de non recevoir. Action contre le capitaine. Choc contre un corps immobile. Inapplication (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.
16. — Abordage. Action contre le capitaine. Demande en justice. Tribunal incompétent. Déchéance. Effet interruptif (Alexandrie, 6 janvier 1903), p. 615.

GRÈCE. — 17. — Avaries à la cargaison. Protestation. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Réception des marchandises et non reconnaissance des avaries (Cour de l'Aréopage, 1903, n° 236), p. 930.

Voir : Appel, n° 4.

Force majeure. — FRANCE. — 1. — Charte-partie. Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné.

Digitized by Google

Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.
2. — Explosion. Navire. Chaudière. Construction suivant les règles de l'art. Bon état d'entretien. Cause inconnue déjouant toute prévision. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité (Cassation, 30 mars 1897), p. 338.
3. — Explosion. Navire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.
ANGLETERRE. — 4. — Charbon. Charte-partie. Transport de bétail. Clause d'interdiction de toucher en aucun port. Exception de « force majeure ». Erreur dans le calcul de la quantité de charbon. Arrêt dans un port pour faire du charbon. Absence de force majeure. Avaries au bétail. Responsabilité de l'armateur (Haute Cour de justice, 11 janvier 1904), p 755.
ETATS-UNIS. — 5. — Surestaries. Affrètement. Clause d'embarquement aussi vite que le navire pourra recevoir. Mauvais temps. Retard. Surestaries dues (Cour du district sud de New-York, 9 juin 1903), p. 622.
ITALIE. — 6. — Staries. Charte-partie. Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension (Casale, 2 février 1903), p. 935.
Débarquement, voir : Grève, n° 4. — *Port, entrée interdite*, voir : Affrètement, n° 10.
Voir : Vente sur embarquement, n°s 7-11.
Fortune de mer. — *Preuve*, voir : Assurance maritime, n° 75.
Voir : Assurance maritime, n° 11 ; — Manquant, n° 7.
Francisation. — *Reparation a l'etranger, perte*, voir : Assurance maritime, n° 27.
Voir : Jauge n°s 1, 2.
Freinte de route. — Voir : Avaries communes, n° 17. — Manquant, n° 9.
Fret. — FRANCE. — 1. — Affrètement. Navire. Echouement. Marchandises avariées. Affreteur. Retrait. Art. 293 C. com. Absence de retirement. Droit de charger d'autres marchandises. Nouveau fret non dû (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.
2. — Affrètement total. Charte-partie. Clause. Interdiction de charger d'autres marchandises. Capitaine. Violation. Art. 287. Fret dû. Absence de préjudice supérieur. Indemnité suffisante. (Aix, 29 avril 1903), p. 852.
3. — Commissionnaire. Affrètement. Responsabilité. Fret réglé d'avance. Connaissement chef. Mention omise. Débarquement. Paiement du fret au capitaine. Commissionnaire. Remboursement. Obligation (Rennes, 4 juin 1903), p. 837.
4. — Demi-fret. Affrètement. Résiliation. Demi-fret. Mandataires. Absence de conclusion définitive. Art. 288 C. com. Inapplication. Dommages-intérêts. Droit commun. Préjudice réel (Marseille, 19 janvier 1904), p. 730.
5. — Demi-fret. Affrètement. Affréteur. Déclaration de rupture. Jours de planche. Absence de droit. Fréteur. Sommation de charger. Jours de planche non expirés. Disposition du navire. Résiliation. Torts de l'affréteur. Demi-fret dû (Bayonne, 13 novembre 1903), p. 728.
6. — Demi-fret. Capitaine. Navire. Etat. Adjudication. Armateur. Concours. Convention. Affrètement conditionnel. Etat. Acceptation nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire non accepté. Demi-fret non dû (Bayonne, 27 novembre 1903), p. 882.
7. — Clause. Paiement. Poids délivré. Poids du connaissement

Digitized by Google

moins 1 1/2 0/0. Option du destinataire. Poids délivré. Sens. Transbordement. Mise à terre. Rendement. Défaut de pesage à ce moment. Destinataire. Poids récapitulé lors des réexpéditions. Impossibilité de régler sur ce poids. Règlement. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Destinataire. Pesage. Frais à sa charge (Rouen, 30 mai (1902), p. 66.

8. — Effet du paiement. Surestaries au port de charge. Connaissement. Signature. Fret. Paiement. Absence de protestation. Demande irrecevable (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

9. — Effet du paiement. Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriéte. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p. 246.

10. — Demande en paiement. Armateur. Exploit d'ajournement. Tribunal de commerce. Chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison ajournés. Fins de la demande. Vente aux enchères de la cargaison. Versement aux mains de l'armateur des fret, remboursements et frais. Absence de demande de condamnation au paiement du fret. Défaut de demande principale. Nullité de l'exploit. Procédure subséquente. Nullité (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

11. — Demande en réduction. Chargement. Règlement sur poids du connaissement déclaré par le chargeur. Forfait. Modification. Irrecevabilité (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

12. — Demande en restitution. Fin de non recevoir. Absence d'avares ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable (Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.

13. — Compétence. Français demandeur. Etranger défendeur. Article 420 C. pr. civ. Tribunal français compétent. Article 14 C. civ. Tribunal du domicile du demandeur. Incompétence. Chargeur français. Demande en réduction de fret. Fret payable au port de débarquement. Tribunal de ce port. Compétence exclusive (Marseille, 10 novembre 1903), p. 559.

14. — Prescription. Suspension. Inapplication. Point de départ. Possibilité d'agir. Abandon du navire. Créancier. Contestation. Instance en validité. Abandon validé. Action en paiement du fret. Possibilité d'agir pendant l'instance. Prescription (Bordeaux, 22 juin 1903), p. 842.

15. — Privilèges. Connaissement. Porteur. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Depôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

16. — Contribution. Marchandises. Naufrage. Echouement. Sauvetage. Non contribution (Cassation, 14 mars 1904), p. 825.

17. — Engagement du fret. Prêteur. Avances. Garantie. Consignation du navire. Perte. Marchandises. Fret. Possession. Perte. Privilège du créancier

Digitized by Google

gagiste. Fret. Exercice impossible. Qualité de créancier chirographaire des armateurs. Fret. Opposition possible (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

18. — Engagement du fret. Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.

19. — Engagement du fret. Navire anglais. Manager. Besoins du navire. Loi anglaise. Droit d'engager le fret. Non lieu à cassation. Manager. Emprunt. Besoins du navire. Constatation de fait souveraine. Propriétaire du navire. Remboursement de l'emprunt. Condamnation justifiée (Cassation, 27 juillet 1903), p. 178.

20. — Engagement du fret. Manager. Fret. Impossibilité de le donner en gage (Douai, 5 dédécembre 1901), p. 180.

ALLEMAGNE. — 21. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

22. — Demi-fret. Affrètement. Charte-partie. Quantité à charger. Clause « environ ». Tolérance de 5 0/0. Intérêt du chargeur. Limite de son obligation de livrer. Limite inférieure de la tolérance. Chargeur. Défaut de livraison. Inexécution du contrat. Dommages-intérêts. Demi-fret. Calcul sur la limite inférieure de la tolérance. Navire. Départ. Présentation de la marchandise. Défaut de livraison. Demi-fret dû (Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1903), p. 919.

23. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire (Tribunal de l'empire, 26 mai 1903), p. 743.

BELGIQUE. — 24. — Paiement du fret. Affrètement en bloc. Principe. Fret dû par les porteurs de connaissements au capitaine. Fret perçu pour compte. Fret encaissé par courtier consignataire. Charte-partie. Clause d'adresse. Portée. Rôle du courtier. Conduite du navire. Encaissement du fret. Mandataire du capitaine (Bruxelles, 13 mai 1903), p. 279.

25. — Refus de paiement Article 79 de la loi maritime. Désignation d'un séquestre. Fonctions de séquestre confiées au destinataire lui-même (Anvers, 18 janvier 1904), p. 772.

26. — Surestaries. Action en paiement. Encaissement du fret. Capitaine. Absence de réserves. Action. Recevabilité (Anvers, 11 juin 1902). p. 285.

27. — Fin de non recevoir. Article 233 loi maritime. Manquant. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

ETATS-UNIS. — 28. — Abordage.

Digitized by Google

Navire. Perte totale. Evaluation des dommages. Valeur du dommage et du fret. Navire de pêche. Profit espéré de la pêche. Impossibilité de le comprendre dans l'évaluation des dommages (Cour du district est de New-York, 23 septembre 1903), p. 783.
29. — Hypothèque maritime. Navire en la possession du débiteur. Droits du créancier hypothécaire. Frets. Frets grevés des charges consenties par le débiteur en possession du navire (Cour du district sud de New-York, 8 octobre 1903), p. 784.
GRÈCE. — 30. — Consignataire de la cargaison. Capitaine. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité (Athènes, 1902, n° 1027), p. 931.
ITALIE — 31. — Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité (Cassation, 11 juillet 1903), p. 788.
32. — Remboursement du fret. Avaries. Jet à la mer. Marchandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation (Gênes, 18 décembre 1903), p. 936.

G

Gabare. — Voir : Assurance maritime, n° 83 ; — Staries, n° 16.
Gage. — Voir : Connaissement, n° 16 ; — Consignataire de la cargaison, n° 1 ; — Consignataire de navires, n° 6 ; — Traite documentaire, n° 1.
Garantie. — Voir : Cassation, n°s 7 et 9.
Gens de mer. — FRANCE. — 1. — Salaires. Insaisissabilité. Rapports de l'armateur et du matelot. Inapplication. Matelots. Insubordination. Violation de leurs engagements. Armateur. Salaires. Non obligation de les payer (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
2. — Salaires. Règle. « Nul ne plaide par procureur ». Privilèges. Navires. Prix. Distribution. Salaires de l'équipage. Capitaine. Production irrecevable (Havre. 13 février 1904), p. 854.
3. — Salaires. Admission en avaries communes. Travaux hors d'œuvre. Gages supplémentaires. Admission. Capitaine. Travail extraordinaire. Droit d'employer l'équipage Rémunération spéciale (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
4. — Salaires et vivres de l'équipage. Avaries communes. Surestaries. Cumul. Impossibilité (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
5. — Rapatriement. Privilèges. Navires. Portugal. Créance. Equipage. Nourriture. Rapatriement. Frais. Capitaine. Preuve nécessaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.
6. — Désertion. Colonies. Navire. Départ. Marin non présent à bord. Décret-loi disciplinaire et pénal. Art. 66. Désertion. Coloniès françaises. Peine. Un mois à un an de prison. Application. Art. 65. Désertion en France. Application exclusive (Cassation, 20 août 1903), p. 657.
7. — Insubordination. Pénalités. Préjudice causé à l'armement. Responsabilité pécuniaire (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
8. — Insubordination. Compensation. Condition. Dettes liquides et exigibles. Nécessité. Compensation judiciaire. Demande reconventionnelle. Tribunaux. Droit d'établir et de liquider une dette. Marin. Insubordination. Dommages-intérêts alloués. Salaires. Compensation. (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
9. — Maladie. Embarquement. Bonne santé. Voyage. Refroi-

Digitized by Google

dissement. Entrée à l'hôpital. Décès. Risque professionnel. Loi du 21 avril 1898. Application. Veuve. Droit à la pension. (Conseil d'Etat, 7 février 1902), p. 352.

10. — Maladie incurable. Mal de Bright. Crises successives. Période d'accalmie. Guérison temporaire. Reprise du travail. Art. 262 C. com. Délai de quatre mois non expiré. Salaires. Cassation (Cassation, 9 décembre 1903), p. 660.

11. — Maladie incurable. Blessure. Frais de traitement et de pansement. Maladie incurable. Armateur. Cessation de l'obligation (Marseille, 4 décembre 1902) p. 85.

12. — Traitement. Blessure. Traitement ordinaire. Opérations onéreuses. Intervention chirurgicale. Massage. Electricité. Maladie curable. Art. 262 du Code de commerce. Application. Charge de l'armateur (Marseille, 9 mars 1903), p. 85.

13. — Traitement. Salaires. Lien étroit. Marin. Sortie de l'hôpital. Rapatriement. Salaires. Paiement jusqu'à expiration des quatre mois. Absence de guérison. Armateur. Reconnaissance. Frais de traitement. Paiement. Obligation. Maladie survenue en cours de voyage. Cause des frais de traitement. Preuve. Impossibilité de l'exiger (Nantes, 7 novembre 1903), p. 720.

14. — Pension de demi-solde. Loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde, p. 940.

15. — Pension de demi-solde. Loi du 14 avril 1904 portant modification de la loi du 20 juillet 1897, sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde, p. 944.

16. — Pension de retraite. Loi du 14 avril 1904 faisant bénéficier le demi-soldier (inscrit maritime) de sa pension de retraite à compter du jour où son droit est constaté. p. 945.

ANGLETERRE. — 17. — Matelot en détresse à l'étranger. Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant shipping act de 1894, section 191 (Haute-Cour de justice, 4 Mars 1904), p. 923.

EGYPTE. — 18. — Navire. Désarmement. Cas de force majeure. Dernier voyage. Privilège des gens de l'équipage. Assimilation (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.

ETATS-UNIS. — 19. — Avances. Loi fédérale. Nullité. Navire étranger. Application de la loi fédérale (Cour suprême des Etats-Unis, 1er juin 1903), p. 472.

20. — Assistance maritime. Indemnité. Paiement aux propriétaires du navire sauveteur. Capitaine et équipage. Refus des propriétaires de leur allouer partie de l'indemnité. Action contre le navire sauveté. Irrecevabilité (Cour du district sud de l'Alabama, 29 juin 1903), p. 927.

21. — Désertion. Perte de gages. Statut sur la marine marchande (Cour du district sud de New-York, 16 octobre 1903), p. 928.

22. — Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Négligence du capitaine. Droit à dommages-intérêts (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

23. — Privilège des marins pour leurs salaires. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Droit de suite. Nécessité d'une saisie. (Cour d'appel, 9e circuit, 4 mai 1903), p. 473.

24. — Navire étranger. Appréciation de la responsabilité. Compétence des cours d'amirauté (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

NORVÈGE. — 25. — Mécanicien. Abandon de son poste au départ. Congédiement. Droit du capitaine. Non lieu à indemnité. (Christiania, 10 mai 1902), p. 119.

26. — Congédiement. Epidémie au port de destination. Droit au

Digitized by Google

congédiement. Obligation de l'équipage au déchargement. Durée d'une semaine (Christiania, 17 mai 1902), p. 120.
27. — Assistance maritime. Navire sauvé par un autre navire du même armateur. Equipage du navire sauveteur. Droit à indemnité (Trondhjem, 12 septembre 1900), p. 121.
SUÈDE. — 28. — Second du navire. Envoi contre remboursement. Dilapidation. Irresponsabilité pénale. Responsabilité envers l'armateur (Stockholm, 4 juillet 1902), p. 128.
Grève. — FRANCE. — 1. — Cessation de travail d'ouvriers charbonniers. Grève partielle. Charte-partie. Clause d'exonération des grèves ou autres évènements au-dessus du contrôle des réceptionnaires. Application partielle de la clause. Jours de planche doublés (Marseille, 8 juin 1903), p. 102.
2. — Ouvriers d'une corporation. Grève générale. Contrat. Impossibilité de la prévoir et de la conjurer. Absence de violences. Impossibilité d'embaucher. Force majeure. Staries. Suspension (Rochefort-sur-mer, 29 janvier 1904), p. 722.
ANGLETERRE. — 3. — Surestaries. Charte-partie. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des réceptionnaires. Surestaries non dues (Haute Cour de justice, 23 mai 1903), p. 426.
ITALIE. — 4. — Charte-partie. Clause « en cas de grève ou autre événement indépendant de la volonté des réceptionnaires, empêchant ou retardant le débarquement, le cours des staries sera suspendu ». Grève née à l'instigation des négociants réceptionnaires. Accord avec les ouvriers. Suspension du cours des staries (Cassation de Turin, 4 mars 1904), p. 789.
Guerre. — FRANCE. — 1. — Décret modifiant les conditions d'admission et de séjour, en temps de guerre, des bâtiments français et étrangers dans les mouillages et ports du littoral français (17 mars 1902), p. 312.
Japon. — 2. — Règlement relatif à la contrebande de guerre, p. 952.
Navires de guerre, voir : Abordage, nos 45, 57, 60 ; — *Navires de guerre, quarantaine*, voir : Police sanitaire, n° 3.

H

Harter Act. — FRANCE. — 1. — Connaissement. Création aux Etats-Unis. Référence à l'Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire, du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.
2. — Connaissement. Référence à l' « Harter Act ». Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. « Harter Act ». Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.
ETATS-UNIS. — 3. — Armateur. Navire en bon état de navigabilité. Navire affecté au transport de viande. Réfrigérateur. Obligation (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.
4. — Armateur. Due diligence. Preuve à sa charge. Inspection

Digitized by Google

du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.
5. — Armateur. Avarie résultant de l'introduction de l'eau de mer par le water-ballast. Faute dans la conduite dn navire. Harter Act. Irresponsabilité (Cour d'appel (2e circuit), 1er juillet 1903), p. 621.
6. — Armateur. Navire. en bon état de navigabilité. Avarie à la cargaison. Robinet d'eau laissé ouvert. Faute dans la direction du navire. Irresponsabilité (Cour du district est de Pensylvanie, 15 juillet 1903), p. 623.
7. — Connaissement. Armateur. Navire. Innavigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

Hypothèque maritime. — FRANCE. — 1. — Code portugais. Demande en collocation. Absence de délai. Distribution. Créancier hypothécaire. Intervention. Recevabilité. Jugement. Demande postérieure. Irrecevabilité (Havre, 13 février 1904), p. 854.
2. — Enregistrement. Loi du 28 février 1872, art. 1er. Droit gradué. Loi du 28 avril 1893, art. 19. Droit proportionnel. Consentement à mainlevées totales ou partielles d'hypothèques. Hypothèque maritime. Application (Cassation, 26 octobre 1903), p. 515.
ALLEMAGNE. — 3. — § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire. (Tribunal de l'empire, 26 mai 1903), p. 743.
ETATS-UNIS. — 4. — Droits du créancier hypothécaire. Navire en la possession du débiteur. Frets. Frets grevés des charges consenties par le débiteur en possession du navire (Cour du district sud de New-York, 8 octobre 1903), p. 784.

I

Immigration. — ANGLETERRE. — 1. — Le Cap : Nouvelle loi sur l'immigration. Navires. Passagers, p. 329.
Importation. — Voir : Douane, nos 3 — 5.
Incendie. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Garantie. Clause. Risques d'incendie par fortune de mer. Sens. Incendie pendant le voyage. Séjour en transit avant réexpédition à l'intérieur. Comptoir de l'assuré. Magasin affecté au transit. Durée. Police. Absence de délai Voyage. Interruption. Cas fortuit. Incendie. Assureurs. Responsabilité (Bordeaux, 30 juillet 1903), p. 879.
2. — Assurances sur facultés. Vice propre Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modification. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité (Marseille, 27 novembre 1903), p. 566.
3. — Capitaine. Armateur. Responsabilité. Absence de faute. Preuve à leur charge. Incendie. Cause. Vice propre du navire. Vétusté. Défaut d'entretien. Vice d'arrimage. Responsabilité de l'armateur et du capitaine (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.
4. — Combustion spontanée. Chargeur. Responsabilité. Commissionnaire transitaire. Charte-partie. Action de l'armateur contre le chargeur signataire. Recevabilité. Réclamateurs. Recours (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.
5. — Echauffement. Faute du chargeur. Preuve à la charge du capitaine et de l'armateur. Echauffement. Cause. Forces de la nature. Cas fortuit (Rouen, 28 mai 1902, p. 365.
6. — Quai maritime. Voie ferrée.

Digitized by Google

Gare. Prolongement. Expéditeur. Destinataire. Mesures de sécurité. Administration. Possession. Absence de dépôt. Surveillance. Obligation. Incendie. Destinataire. Absence de faute prouvée. Irresponsabilité (Cassation, 16 février 1904), p. 821.

ANGLETERRE. — 7. — Assurance maritime. Assurance sur facultés. Marchandise en transit. Police. Clause. Séjour temporaire à quai. Risque couvert. Incendie sur quai. Voyage non terminé. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 4 août 1903), p. 433.

Consignataire, commissionnaire, voir : Assurance, n° 1. — *Magasinage*, voir : Commissionnaire, n° 7.

Indemnités. — *Dépréciation commerciale*, voir : Assurance maritime, n°s 38, 39, 40 ; — *Réparations* n° 6.

Voir : Assistance maritime, n° 12.

Intérêts. — *Appel*, voir : Assurance maritime, n° 41.

Voir : Assurance maritime, n° 40 ; — Avaries communes, n° 18 ; — Privilèges, n° 10 ; — Saisie, n° 2.

International law association. — Conférence d'Anvers, 1903 (M. Maeterlinck), p. 797.

J

Jauge. — FRANCE. — 1. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Décret. Tonne enregistrée. Registered ton. Sens. Acte de francisation. Jauge nette. Perception (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

2. — Droits d'accostage. Jetée. Base. Tonne enregistrée. Acte de francisation. Jauge nette actuelle. Décret du 31 janvier 1893. Concession antérieure. Concessionnaire. Préjudice. Conventions. Expiration. Décret. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

3 — Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

Jet à la mer. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Pontée. Chargement. Conditions de la police. Inobservation. Exclusion de l'assurance. Police flottante Pontée. Prime double. Déclaration d'aliment. Pontée Défaut de mention. Prime simple. Jet à la mer. Assureurs. Irresponsabilité (Cassation, 30 novembre 1903), p. 817.

ALLEMAGNE. — 2. — Avaries communes. Clause « Faculté de charger sur le pont ». Consentement des chargeurs. Législations qui le requièrent. Jet à la mer de la pontée. Admission en avaries communes (Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903), p. 583.

ANGLETERRE — 3. — Assurance maritime. Police. Clause. Avarie commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrètement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsablité des assureurs (Haute Cour de justice, 24 juillet 1903), p. 429.

4. — Assurance maritime. Police sur bétail. Assurance des « Restraints of princes and people ». République Argentine. Interdiction de débarquer. Jet du bétail à la mer. Total constructive loss. Défaut de notification de débarquement. Assureurs. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 21 décembre 1903), p. 754.

BRÉSIL. — 5. — Avaries communes. Navire. Echouement. Situation périlleuse. Jet à la mer de la cargaison. Renflouement. Caractères de l'avarie commune: Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile obtenu (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

ITALIE. — 6. — Avaries. Mar-

Digitized by Google

chandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation (Gênes, 18 décembre 1903), p. 936.

Jetée. — *Droits d'accostage*, voir : Jauge, nos 1, 2. — *Propriété, concession*, voir : Compétence, n° 11.
Voir : Abordage n° 36.

Jours fériés. — ALLEMAGNE. — 1. — Surestaries. Dimanches et jours fériés. Non déduction (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

EGYPTE. — 2. — Délai. Expiration. Jour férié. Prorogation au lendemain. Règlement provisoire. Délai pour contredire. Applicabilité (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.

ETATS-UNIS. — 3. — Surestaries. Exclusion des jours de fête. Appréciation de la loi d'un Etat. Jours fériés. Non obligation de suspendre le travail. Refus de travail. Absence de preuve. Surestaries dues (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p. 624.

Jours ouvrables. — Voir : Staries, n° 12.

Jugement. — FRANCE. — 1. — Enregistrement. Loi du 22 frimaire an VII. Dérogation. Faute d'une partie. Jugement. Pièces. Enregistrement à sa charge. Nécessité d'une faute. Défense en justice. Droit. Absence de mauvaise foi. Dépens. Condamnation. Enregistrement des pièces. Impossibilité de les mettre à la charge du défendeur (Cassation, 3 février 1904), p. 666.

2. — Privilèges. Navires. Code portugais. Demande en collocation. Absence de délai. Distribution. Créancier hypothécaire. Intervention. Recevabilité. Jugement. Demande postérieure. Irrecevabilité (Havre, 13 février 1904), p. 854.

3. — Tiers consignataire. Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité (Bordeaux, 20 juillet 1903), p. 699.

EGYPTE. — 4. — Sinistre. Causes. Recherches. Cour navale. Avis. Valeur. Action civile. Absence de chose jugée (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

Abordage, jugement définitif, voir : Assurance maritime, n° 17. — *Mesures conservatoires*, voir : Abordage, n° 21. — *Pouvoir d'appréciation du juge du fond*, voir : Assurance maritime, n° 10 ; — Conflit de lois, n° 4 ; — Manager, n° 2.
Voir : Cassation.

L

Livraison. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

2. — Connaissement. Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduc-

Digitized by Google

tion du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p. 246.

3. — Connaissement Pluralité d'exemplaires. Vente. Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

4. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

5. — Connaissement. Fleuves. Batelier. Chargement. Constatation du poids. Défaut de convention. Echelles du bateau. Procès-verbal du bord. Validité. Arrivée. Destinataire. Pesage à la bascule. Impossibilité de l'exiger. Mesurage par les échelles (Cassation, 17 novembre 1903), p. 658.

6. — Connaissement. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Responsabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

7. — Connaissement. Retard du destinataire. Déficit sur quantités débarquées. Destinataires. Répartition. Clause « poids inconnu ». Capitaine. Irresponsabilité. Non présentation de la totalité des connaissements. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Séquestre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi. Valeur de la marchandise mentionnée au connaissement. Freinte de route. Déduction (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

8. — Connaissement. Refus de prendre livraison. Marchandises provenant de deux navires. Consignataire. Action en prise de livraison. Destinataire. Acquiescement. Consignataire. Acceptation pour la cargaison de l'un des navires. Effet. Destinataire. Obligation de prendre livraison. Refus. Frais de magasinage et d'assurances. Charge du destinataire. Divisibilité entre les cargaisons des deux navires (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

9. — Connaissement. Mise en demeure. Compagnie de navigation. Arrivée des marchandises. Défaut d'avis au destinataire. Douane. Vente. Compagnie. Mise en demeure au chargeur de prendre livraison. Avis postérieur à la vente. Prétendus avis antérieurs. Défaut de justification. Valeur des marchandises. Responsabilité (Alger, 25 février 1903), p. 579.

10. — Connaissement. Action en prise de livraison. Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

11. — Connaissement. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Dépôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

12. — Réception. Fin de non recevoir. Absence d'avaries ou

Digitized by Google

de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.

13. — Tiers consignataire. Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité. (Bordeaux, 20 juillet 1903), p. 699.

14. — Mode. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 29 mai 1903), p. 201.

15. — Vente sur embarquement. Vendeur. Obligation de livrer. Evénement rendant l'exécution plus difficile. Impossibilite de livrer la marchandise en vue lors du contrat. Possibilité de s'en procurer une autre. Absence de cas de force majeure (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

ALLEMAGNE. — 16. — Connaissement. Armateur. Obligation de livrer la cargaison au véritable réceptionnaire. Obligation de vérifier son identité. Obligation de se faire remettre les connaissements. Livraison indue. Porteur du connaissement. Perte. Armateur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 16 novembre 1903), p. 915.

17. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

18. — Connaissement. Clause « à livrer au bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse ». Remise de la marchandise au bord du navire. Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

19. — Connaissement. Clause « nonobstant toute coutume contraire du port ». Remise de la cargaison au bord du navire. Livraison. Usages du port. Reconnaissance et chargement sur wagons. Livraison définitive. Réceptionnaire. Impossibilité de les invoquer (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

ANGLETERRE. — 20. — Connaissement. Clause de livraison aussi vite que le navire peut livrer, à défaut faculté de mise à terre. Débarquement. Receptionnaires. Retard dans la réception. Capitaine. Droit à surestaries (Haute Cour de justice, 3 février 1904), p. 757.

BELGIQUE. — 21. — Usages

Digitized by Google

d'Anvers. Réception par le destinataire sur le pont. (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.
EGYPTE. — 22. — Débarquement. Manquants. Preuve. Certificat de douane. Pesage approximatif. Inefficacité (Alexandrie, 3 février 1903), p. 619.
ETATS-UNIS. — 23. - Avaries. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 15 octobre 1903), p. 786.
ITALIE. — 24. — Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.
Lloyd. — *Règlement entre courtier et assureur*, voir : Assurances maritimes, n° 59.

M

Magasinage. — *Frais*, voir : Avaries communes, n° 11. — *Incendie*, voir : Commissionnaire, n° 7. — *Livraison, refus*, voir : Livraison, n° 8. — *Retard au chargement*, voir : Arrimage, n° 1.
Mahonnes. — Voir : Allèges, n° 2.
Manager. — FRANCE. — 1. — Navire anglais. Copropriétaires anglais. Mandat donné en Angleterre. Loi anglaise. Application. — Manager. Fret. Impossibilité de le donner en gage. — Manager. Besoins du navire. Emprunt. Pouvoir. — Manager. Besoins du navire. Emprunt. Détournement des fonds. Mandants. Remboursement. Obligation. — Manager. Prise de qualité de shipowner au regard des tiers. Propriétaires du navire. Absence de protestation. Responsabilité. — Manager Emprunt. Révocation postérieure Absence d'effet rétroactif. Propriétaires du navire. Responsabilité. — Manager. Emprunt. Prêteur. Garantie. Consignation du navire. Contrat définitif. Armateurs. Retrait indu de la consignation. Prêteur. Droit à des dommages-intérêts (Douai, 5 décembre 1901). p. 180
2. — Navire anglais. Manager. Besoins du navire. Loi anglaise. Droit d'engager le fret. Non lieu à cassation. Manager. Emprunt. Besoins du navire. Constatation de fait souveraine. Propriétaire du navire. Remboursement de l'emprunt. Condamnation justifiée (Cassation, 27 juillet 1903), p. 178.
Mandat. — BELGIQUE. — 1. — Saisie conservatoire. Navire. Autorisation du président du tribunal. Caractère de cette autorisation. Effets. Requête présentée par un « negotiorum gestor ». Absence de mandat. Ratification. Transmission du connaissement. Nullité de la saisie (Gand, 21 décembre 1903), p. 766.
Affrètement, voir : Commissionnaire, n°s 2, 3. — *Assurances pour compte d'autrui*, voir : Commissionnaire, n° 4. — *Capitaine choisi par l'affrèteur*, voir : Armateur, n° 15. — *Commissionnaire - expéditeur, obligations*, voir : Commissionnaire, n° 7. — *Courtier maritime*, voir : Affrètement, n° 19. — *Détournement*, voir : Manager, n° 2. — *Equipage, salaires, production*, voir : Capitaine, n° 14. — *Révocation, effet*, voir : Manager, n° 2.
Voir : Conflit de lois, n° 5.
Manifeste. — Voir : Douane, n° 3.
Manquant — FRANCE. — 1. — Responsabilité. Connaissement. Quantités mentionnées. Char-

Digitized by Google

gement de quantités moindres. Navire Portée inférieure. Impossibilité de les contenir. Tiers porteur de bonne foi. Capitaine. Responsabilité (Douai, 9 juillet 1903), p 354.

2. — Responsabilité. Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvais arrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie Application. Motifs de l'assignation en garantie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

3. — Responsabilité. Armateur. Marchandise non reçue. Irresponsabilité. Arrêt. Colis. Perte. Armateur. Responsabilité. Colis non reçu. Conclusions. Rejet de toute la demande. Condamnation générale. Cassation de l'arrêt (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

4. — Responsabilité. Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

5. — Clause d'exonération. Capitaine. Perte. Avaries. Art. 222 et 230 C com. Responsabilité légale. Armateur. Connaissement. Clause d'exonération. Action contre l'armateur. Faute personnelle. Nécessité. Preuve. Charge du chargeur (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

6. — Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée, Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902). p. 66.

7. — Clause « poids, contenu inconnus ». Débarquement. Déficit anormal. Sacs vides. Mélange impossible. Absence de fortune de mer. Capitaine. Faute. Responsabilité (Cassation, 23 juillet 1903), p. 177.

8. — Clause. Poids et quantités inconnus. Effet. Capitaine. Faute. Preuve. Charge du porteur du connaissement. Navire. Arrivée. Cales pleines. Déficit considérable sur le poids du connaissement. Capitaine. Faute prouvée. Faute du chargeur. Capitaine. Responsabilité partielle (Marseille, 18 mars 1904), p. 889.

9. — Clause. Poids inconnu. Déficit sur quantités débarquées. Destinataires. Répartition. Clause « poids inconnu ». Capitaine. Irresponsabilité. Non présentation de la totalité des connaissements. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Séquestre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi. Valeur de la marchandise mentionnée au connaissement. Freinte de route. Déduction (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.

10. — Clause. Poids inconnu. Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo

Digitized by Google

at shippers'risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 125.

11. — Clause. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Responsabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

12. — Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Détérioration. Manquant. Absence de marques. Application (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

13. — Fin de non recevoir. Absence d'avaries ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable (Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.

14. — Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Manquant. Reconnaissance. Rédaction d'un procès-verbal. Agent du transporteur. Signature. Transporteur. Non acceptation de responsabilité. Destinataire. Tardiveté de la demande en justice. Fin de non recevoir opposable (Cassation, 11 juin 1903), p. 13.

ALLEMAGNE. — 15. — Expertise. Manquants. §§ 608, 609 C. com. Perte totale. Inapplication. Marchandise transportée en sacs. Connaissement global. Perte de sacs. Perte de corps certains. Perte totale. Constatation. Comptage. Expertise. Impossibilité de l'exiger (Brême, 27 décembre 1902), p. 258.

BELGIQUE. — 16. — Fin de non recevoir. Article 233 loi maritime. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.

EGYPTE. — 17. — Débarquement. Livraison. Manquants. Preuve. Certificat de douane. Pesage approximatif. Inefficacité (Alexandrie, 3 février 1903), p. 619.

ITALIE. — 18. — Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité (Cassation, 11 juillet 1903), p. 788.

Marine marchande. — FRANCE. — 1. — Arrêté fixant les indications que doivent contenir les devis descriptifs à produire par les constructeurs de navires, en exécution de l'art. 7 du décret du 9 septembre 1902 (12 mai 1903), p. 174.

2. — Circulaires du Ministre de la Marine relatives à l'application de la loi sur la marine marchande, p. 317.

3. — Circulaires de la Direction générale des Douanes relatives à l'applicacation du décret du 9 septembre 1902 sur la marine marchande, p. 321.

4. — Avis du Conseil d'Etat portant interprétation de la loi sur la marine marchande (11 juin 1903), p. 327.

Prime à la navigation, perte de la francisation, voir : Assurance maritime, n° 27.

Marques. — FRANCE. — 1. — Absence des marques indiquées. Charte-partie. Mention de la quantité seule exigée. Connaissement. Marques indiquées. Capitaine. Marques conformes. Livraison. Obligation. Absence de marques. Manquant. Responsabilité (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

2. — Absence des marques indiquées. Acquiescement. Effet.

Digitized by Google

Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

3. — Absence de marques. Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

4. — Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Détérioration. Manquant. Absence de marques. Application (Fécamp, 23 décembre 1903), p. 713.

5. — Fin de non recevoir. Absence d'avaries ou de manquant. Fret. Erreur de calcul. Demande en restitution. Capitaine. Article 435 C. com. Inapplication. Destinataire. Prise de livraison. Défaut de réserve. Marchandises. Identité assurée. Bois. Dimensions et marques spécifiées au connaissement. Vérification de l'erreur possible. Demande recevable (Bordeaux, 19 décembre 1902), p. 231.

ALLEMAGNE. — 6. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

7. — Connaissement. Clause « à livrer au bord du navire où la responsabilité du transporteur cesse ». Remise de la marchandise au bord du navire. Livraison. Armateur. Cessation de prise en charge. Marques indiquées. Débarquement. Justification. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p 589.

8. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour erreurs de marques. Sens. Impossibilité d'offrir au réceptionnaire des marques autres que celles du connaissement. Absence de livraison. Responsabilité de l'armateur (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

Médecin. — Voir : Congédiement, n° 3.

Mouillage. — Voir : Abordage, n° 1.

Mouillure. — *Réserves au connaissement*, voir : Assurance maritime, n° 10.

N

Naufrage. — ANGLETERRE. — 1. — Gens de mer. Matelot en détresse à l'étranger. Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant shipping Act de 1894, section 191 (Haute Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.

EGYPTE. — 2. — Sinistre. Causes. Recherches. Cour navale. Avis. Valeur. Action civile.

Digitized by Google

Absence de chose jugée (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

Navigabilité. — ALLEMAGNE. — 1. — Assurances maritimes. Règlement de Brême, art. 36. Voyage projeté. Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté. Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retards. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs. (Tribunal supérieur hanséatique, 9 décembre 1903), p. 917.

2. — Affrètement. Time-Charter. Armateur. Bonne navigabilité du navire. Droit anglais. Droit allemand. Garantie au départ et pour le premier voyage. Garantie pendant toute la durée du contrat. Absence de clause expresse. Impossibilité de l'exiger (Tribunal de l'Empire, 2 avril 1902), p. 253.

ANGLETERRE. — 3. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour avaries à la coque, etc. Innavigabilité du navire avant le départ. Rupture d'un tuyau. Avaries à la cargaison. Responsabilité du navire (Haute-Cour de justice, 2 juillet 1903), p. 593.

4. — Affrètement. Armateur. Navire. Insuffisance de charbon au commencement du voyage. Innavigabilité. Garantie. Charte-partie. Clauses : « Les affréteurs fourniront et paieront le charbon » et « le capitaine sera sous les ordres et la direction des affréteurs ». Dépenses causées par la relâche nécessaire pour prendre une nouvelle provision de charbon. Responsabilité des armateurs vis-à-vis des affréteurs (Haute Cour de justice, 4 février 1903), p. 263.

5. — Assurance maritime. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Charbon. Quantité suffisante pour atteindre un port d'escale. Obligation. Insuffisance de charbon. Sacrifice d'objets d'équipement, de bois du navire et du chargement. Innavigabilité. Irresponsabilité de l'assureur (Haute Cour de justice, 20 décembre 1902), p. 260.

6. — Assurance maritime. Assurance sur corps. Armateur. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Insuffisance de provision de charbon. Sacrifice des objets du bord et d'une partie de la cargaison. Innavigabilité relative au départ. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 6 août 1903), p. 434.

ÉGYPTE. — 7. — Armateur. Navire. Départ. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

ÉTATS-UNIS. — 8. — Harter Act. Armateur. Navire en bon état de navigabilité. Avarie à la cargaison. Robinet d'eau laissé ouvert. Faute dans la direction du navire. Irresponsabilité (Cour du district est de Pensylvanie, 15 juillet 1903), p. 623.

9. — Harter Act. Armateur. Navire en bon état de navigabilité. Navire affecté au transport de viande. Réfrigérateur. Obligation (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

10. — Harter Act. Connaissement. Armateur. Navire. Navigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

11. — Harter Act. Armateur. Due diligence. Preuve à sa charge. Inspection du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite. (Cour suprême, 19 octobre 1903) p. 782.

Etat apparent, voir : Affrètement. n° 8. — *Innavigabilité relative, constatation, compétence*. voir : Assurance maritime, n° 24. — *Mise en état, frais*, voir : Privilège, n. 17. — *Preuve*, voir : Harter Act. n° 2. — *Remise à l'état équivalent*, voir : Assurance maritime, n° 38, 39.

Digitized by Google

Voir : Certificat de visite, n. 1.

Navigation intérieure. — FRANCE. — 1. — Chargement. Constatation du poids. Défaut de convention. Echelles du bateau. Procès-verbal du bord. Validité. Arrivée. Destinataire. Pesage à la bascule. Impossibilité de l'exiger. Mesurage par les échelles (Cassation, 17 novembre 1903), p. 658.

2. — Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.

ANGLETERRE. — 3. — Abordage. Navire. Règlement international sur les abordages. Inapplication au canal de navigation de Manchester. Règles locales. (Haute-Cour de justice, 24 février 1904), p. 922.

4. — Assurance maritime. Police. Clause Chargement sur le pont. Risque non couvert. Navigation par canaux ou rivières. Inapplication de la clause. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 753.

BELGIQUE. — 5. — Abordage. Brouillard épais. Navires. Prudence du marin. Obligation de mouiller l'ancre. Règlement sur la navigation de l'Escaut. Absence de prescriptions contraires. Navires continuant leur route dans le brouillard. Parages fréquentés. Capitaines. Collision. Responsabilité (Bruxelles, 6 janvier 1904), p. 763.

Voir : Accident, n° 17.

Navire. — FRANCE. — 1. — Arrêté fixant les indications que doivent contenir les devis descriptifs à produire par les constructeurs de navires, en exécution de l'article 7 du décret du 9 septembre 1902 (12 mai 1903), p. 174.

2. — Décret relatif aux moyens de sauvetage dont doivent être pourvus les navires affectés au transport des passagers (26 juin 1903), p. 162.

3. — Sulfuration des cales. But. Destruction des rats. Distinction avec la quarantaine. Connaissement. Frais de quarantaine à la charge des chargeurs. Sulfuration. Frais relatifs à la marchandise. Absence de preuve. Sulfuration à cales pleines avant débarquement. Efficacité. Absence de désinfection des marchandises. Charge de l'armement. (Havre, 16 décembre 1903), p. 537.

4. — Affrètement. Capitaine. Navire. Etat. Adjudication. Armateur. Concours. Convention. Affrètement conditionnel. Etat. Acceptation nécessaire. Armateur. Autres navires. Présentation possible. Navire non accepté. Demi-fret non dû (Bayonne, 27 novembre 1903), p. 882.

5. — Assurance sur corps. Navire. Etat avant l'avarie. Remise à l'état identique non exigée. Etat équivalent. Tare. Diminution de valeur. Indemnité due (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

6. — Assurances sur corps. Police française. Interprétation. Navire. Etat de navigabilité antérieur au sinistre. Assureur. Remise à l'état équivalent. Obligation. Etat identique. Non obligation. Dépréciation vénale et commerciale. Indemnité. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

7. — Assurances sur corps. Représentant des assureurs. Compromis. Mandat donné aux experts. Evaluation de la dépréciation vénale du navire. Principe de la responsabilité. Contestation impossible (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

8. — Assurances sur corps. Navire. Port étranger. Réparations. Taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II. Montant supérieur. Perte de la francisation et du droit à la prime. Navire. Réparations. Droit de les faire en France. Armateur. Intérêt à rentrer en France. Modifications au navire. Opération commerciale. Police française. Article 17. Suspension du cours de la prime. Gages et vivres de

Digitized by Google

l'équipage. Charge de l'assureur. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

9. — Navire étranger. Abordage. Ordre des autorités du port de refuge. Navire étranger mouillé hors du port. Fuite possible. Armateur du navire français. Jugement. Autorisation d'enlever une pièce essentielle de la machine à ses risques et périls. Sommation. Non restitution. Tempête. Accident. Responsabilité (Alger, 24 novembre 1902), p. 375.

10. — Médecin. Débarquement. Défaut de protestation. Congé indû. Indemnité. Demande irrecevable (Aix, 26 juin 1902), p. 850.

11. — Propriétaire de navire. Travaux commandés par un tiers. Absence d'opposition. Déclaration du propriétaire qu'il ne paiera pas. Bénéfice. Obligation envers le fournisseur (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

12. — Propriétaire. Chaudière. Explosion. Construction suivant les règles de l'art. Bon état d'entretien. Cause inconnue déjouant toute prévision. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité (Cassation, 30 mars 1897), p. 338.

13. — Propriétaire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.

14. — Propriétaire. Affrètement. Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.

15. — Tirant d'eau. Affrètement. Armateur. Port. Navire à flot. Chargement trop considérable. Faute. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.

16. — Tirant d'eau. Affréteur. Désignation du bassin pour le chargement. Tirant d'eau du navire. Chargement difficile. Officiers du port. Opposition. Affréteur. Chargement commencé. Obligation d'achèvement dans un autre bassin. Frais de déhalage du navire. Charge de l'affréteur (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

17. — Vice. Gens de mer. Accidents. Loi du 21 avril 1898. Armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Responsabilité. Pont du navire. Prétendue disposition défectueuse. Navire. Visite. Aptitude à la navigation. Armateur. Irresponsabilité (Marseille, 4 décembre 1902), p. 85.

18. — Vice Gens de mer. Capitaine. Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités. Défaut de preuve. Irresponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.

19. — Vice. Palan du cacatois. Poulie. Position verticale. Dispositif. Utilité. Non nécessité. Non installation. Armateur. Absence de faute lourde (Rouen, 5 décembre 1903), p. 827.

ALLEMAGNE. — 20. — Abordage. Brouillard. Vapeur et voilier. Vapeur. Vitesse normale. Vigie suffisante. Apparition subite d'un banc de brume. Voilier couvert par la brume. Vapeur. Absence de faute Abordage fortuit (Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902), p. 109.

21. — Assistance maritime. Indemnité. Navires de sauvetage spéciaux. Entreprise. Eléments de fixation. Frais généraux d'exploitation. Nombre moyen de sauvetages annuels (Tribunal de l'Empire, 12 avril 1902), p. 106.

Digitized by Google

22. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire (Tribunal de l'empire, 26 mai 1903), p. 743.

DANEMARK. — 23. — Abordage. Navire de guerre. Faute. Etat. Responsabilité. Indemnité. Navire abordé. Age de plus de trente ans. Différence du vieux au neuf. Possibilité de ne pas en tenir compte. Chômage. Taux des surestaries. Tant par tonne. Tonnage net (Copenhague, 17 juillet 1901), p. 112.

24. — Bateau de pêche. Armateur. Victuailles. Usage local. Fournitures à la charge de l'équipage. Irresponsabilité de l'armateur (Copenhague, 16 avril 1902), p. 114.

EGYPTE. — 25. — Armateur. Départ. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

ETATS-UNIS. — 26. — Abordage. Rencontre d'un vapeur et d'un voilier. Impossibilité d'apercevoir les feux du voilier. Feux masqués. Faute. Vigie du vapeur. Place sur le pont. Absence de faute. Voilier. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 24 juin 1902), p. 298.

27. — Avaries graves. Impossibilité de réparations. Droit à dommages-intérêts de dépréciation (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.

28. — Harter Act. Connaissement. Armateur. Navire. Innavigabilité. Clause d'exonération de responsabilité. Nullité (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

29. — Harter Act. Armateur. Navire en bon état de navigabilité. Navire affecté au transport de viande. Réfrigérateur. Obligation (Cour suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

30. — Harter Act. Armateur. Avarie résultant de l'introduction de l'eau de mer par le water-ballast. Faute dans la conduite du navire. Irresponsabilité (Cour d'appel, 2e circuit, 1er juillet 1903), p. 621.

31. — Harter Act. Armateur. Due diligence. Preuve à sa charge. Inspection du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite (Cour Suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

32. — Propriétaire. Abordage. Capitaine propriétaire du navire avarié. Surveillance des réparations. Absence de droit à rétribution (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.

33. — Responsabilité. Gens de mer. Blessures en service. Responsabilité du navire pour défaut de soins. Négligence du capitaine. Droit à dommages-intérêts (Cour du district ouest de Washington, 5 novembre 1902), p. 297.

34. — Privilège spécial sur les navires. Loi constitutionnelle. Empiètement d'une loi d'un Etat sur la constitution fédérale. Nullité (Cour suprême des Etats-Unis, 2 mars 1903), p. 472.

35 — Action. Assistance maritime. Indemnité. Paiement aux propriétaires du navire sauveteur. Capitaine et équipage. Refus des propriétaires de leur allouer partie de l'indemnité. Action contre le navire sauveté. Irrecevabilité (Cour du district sud de l'Alabama, 29 juin 1903), p. 927.

36. — Compétence. Juridiction de l'Amirauté. Action en dommages-intérêts pour blessure. Lieu de la blessure. Attribution de compétence. Condition insuffisante. Blessure. Fait de navigation. Responsabilité du navire Conditions necessaires. Arrimeur. Ouvrier. Blessure. Navire. Irresponsabilité. Action en dommages-intérêts. Cour

Digitized by Google

d'amirauté (Cour d'appel (9e circuit), 26 octobre 1903), p. 926.
ITALIE. — 37. — Assurances maritimes. Délaissement. Navire. Notification. Forme. Acte d'huissier. Validité (Cour de Cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.
SUÈDE. — 38. — Avarie commune. Contribution du navire. Détermination de sa valeur. Port de séparation du navire et de la cargaison (Stockholm, 7 avril 1902), p. 126.
39. — Copropriétaires. Assurance maritime. Action en paiement des primes. Poursuites contre l'armateur gérant seul. Absence de pouvoir. Irrecevabilité. Nécessité d'action contre tous les copropriétaires du navire (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.
Bateau de pêche, voir : Abordage, n° 4.
Voir : Manager, nos 1, 2. — Saisie, nos 3, 4.
Nullité. — *Ajournement*, voir : Action, n° 1. — *Art. 233 loi maritime belge*, voir : Fin de non recevoir, n° 14.
Voir : Saisie, n° 3.
Ordre de livraison. — Voir : Vente sur embarquement, n° 12.

P

Passagers. — FRANCE. — 1. — Décret et arrêté relatifs aux moyens de sauvetage dont doivent être pourvus les navires affectés au transport des passagers (26 juin 1903) (2 mai 1904), p. 162.
2. — Accident. Passager. Navire. Choc contre le quai. Armateur. Préposés. Faute. Absence de preuve. Article 1382 C. civ. Armateur. Irresponsabilité (Rouen, 13 janvier 1904), p. 686.
3. — Ports. Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
ANGLETERRE. — 4. — Le Cap. Nouvelle loi sur l'immigration, p. 329.
EGYPTE. — 5. — Privilège. Navire. Besoins. Dernier voyage. Sommes prêtées au capitaine. Privilège. Motifs. Conservation de la chose. Passagers. Prêts pour rapatriement. Inapplication (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
ETATS-UNIS. — 6. — Armateur. Transport de passagers de terre à bord. Surcharge du bateau. Avertissement donné aux passagers. Refus de débarquer. Accident. Faute commune. Irresponsabilité (Cour du district nord de la Californie, 22 juin 1903), p. 622.
7. — Accident à un passager survenu en haute mer. Navire étranger. Action *in personam* contre l'armateur. Compétence de la juridiction d'Amirauté des Etats-Unis (Cour du district est de Virginie, 28 mars 1903), p. 477.
Péages. — Voir : Jauge, nos 1, 2, 3.
Pêche maritime. — FRANCE. — 1. — Abordage. Pêche maritime. Règlement international. Bateau en train de pêcher. Navires obligés de s'écarter de son chemin. Bateau de pêche. Manœuvres pour éviter l'abordage. Non obligation. Abordage. Navire. Capitaine. Responsabilité (Marseille, 5 mai 1903), p. 96.
2. — Abordage. Pêche maritime. Règlement international, article 26. Enumération : « Filets, lignes, chalut ». Palangre comprise. Navire. Obligation de s'en écarter (Marseille, 5 mai 1903), p. 96.
3. — Assurances maritimes. Armateurs. Patrons pêcheurs. Société de secours mutuels. Objet. Événements de mer. Perte de bateaux. Indemnité. Société d'assurances maritimes. Article 332 C. com. Clause compromissoire. Validité. Statuts. Bureau. Fixation souveraine et en dernier ressort des indemnités. Validité. Bateau perdu. Impéritie de l'équipage. Bureau. Refus d'indemnité. Décision obligatoire (Cassation, 28 avril 1902), p. 343.

Digitized by Google

4. — Convention internationale du 5 avril 1884. Bateau en action de pêche. Parages. Droit de priorité. Mer du Nord. Autres bateaux. Jet de filets. Câble. Rupture. Contraventions. Perte d'attirail de pêche. Perte de pêche. Chômage Responsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866
5. — Convention internationale du 5 avril 1884. Câble. Soulèvement. Contravention. Destruction de filets. Absence de rapport de cause à effet. Irresponsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866.
6. — Pêcheurs hollandais. Usage. Poisson. Manipulation. Filets. Relèvement au fur et à mesure. Absence de faute. Autre bateau. Dérive de ses propres filets. Erreur. Responsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866.
ALLEMAGNE. — 7. — Assurances maritimes. Règlement de Brême, art. 36. Voyage projeté. Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retards. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 9 décembre 1903), p. 917.
8. — Assurances maritimes. Règlement de Brême. Art. 19. Choc contre un corps dur. Navire de pêche. Choc de l'hélice contre la manette du filet de pêche. Avaries. Risque couvert par l'assurance (Tribunal supérieur hanséatique, 2 décembre 1903), p. 588.
DANEMARK. — 9. — Armateur. Victuailles Bateau de pêche. Usage local. Fournitures à la charge de l'équipage. Irresponsabilité de l'armateur (Copenhague, 16 avril 1902), p. 114.
ETATS-UNIS. — 10. — Abordage. Navire. Perte totale. Evaluation des dommages. Valeur du dommage et du fret. Navire de pêche. Profit espéré de la pêche. Impossibilité de le comprendre dans l'évaluation des dommages (Cour du district est de New-York, 23 septembre 1903), p. 783.
NORVÈGE. — 11. — Affrètement. Bénéfice des remorquages. Partage. Affréteur. Pêche. Remorquage dans son intérêt. Armateur. Absence de droit au partage (Christiania, 16 janvier 1902), p. 118.
Permis de navigation. — FRANCE. — 1. — Loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde, p. 940.
2. — Loi du 14 avril 1904 portant modification de la loi du 20 juillet 1897 sur le permis de navigation maritime et l'évaluation des services donnant droit à la pension dite demi-solde, p. 944.
Pesage. — FRANCE. — 1. — Fret. Paiement. Poids délivré. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Option du destinataire. Poids délivré. Sens. Transbordement. Mise à terre. Rendement. Défaut de pesage à ce moment. Destinataire. Poids récapitulé lors des réexpéditions. Impossibilité de régler sur ce poids. Règlement. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Destinataire. Pesage. Frais à sa charge (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.
EGYPTE. — 2. — Débarquement. Livraison. Manquants. Preuve. Certificat de douane. Pesage approximatif. Inefficacité (Alexandrie, 3 février 1903), p. 619.
Certificat, voir : Vente « coût, fret et assurance », n° 2. — *Embarquement, défaut de pesage, fret*, voir : Connaissement, n° 55. — *Manquant, comptage, expertise inutile*, voir : Fin de non recevoir, n° 10. — *Mesurage aux échelles*, voir : Navigation intérieure, n° 1.
Pilotage. — FRANCE. — 1. — Arrêté du 23 août 1871. Troisième arrondissement maritime. Sous-arrondissement de Nantes. Non communication au Conseil d'Etat. Régularité incontestable.

Digitized by Google

Loi du 31 mars 1903, art. 73. Décisions non passées en force de chose jugée. Application. Droits de pilotage. Action en restitution. Appel. Promulgation de la loi. Application (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

2. — Droits. Loi du 22 août 1791. Loi exclusivement relative à la matière des douanes. Pilotage. Inapplication. Navire. Appel du pilote. Transbordement au large de passagers et de bagages. Contravention douanière. Droits de pilotage. Capitaine. Condamnation non justifiée (Cassation, 23 novembre 1903), p. 518.

3. — Privilèges. Navires. Code portugais. Art. 578. Voyage. Droits de pilotage, remorquage. Vivres. Charbon. Frais. Privilège. Trois dernières années. Réparations. Privilège (Havre, 13 février 1904), p. 854.

4. — Compétence. Actes administratifs. Interprétation. Tribunaux judiciaires. Incompétence. Obligations ou droits découlant de ces actes. Action. Validité des actes. Examen. Compétence. Tribunal de commerce. Pilotage. Droits. Perception indue. Action en restitution. Validité de l'acte administratif. Examen. Compétence. Décret du 12 septembre 1806, art. 50. Tribunal de commerce. Droits de pilotage. Contestations. Attribution de compétence (Rennes, 27 mai 1903), p. 193.

ANGLETERRE. — 5. — Abordage. Pilotage obligatoire. Loi belge. Responsabilité de l'armateur. Code de commerce belge. Art. 228 (Haute Cour de justice, 14 février 1903), p. 591.

DANEMARK. — 6. — Assistance maritime. Indemnité. Répartition. Pilote. Non compris dans l'équipage. Règle. Services rendus (Copenhague, 12 mai 1902), p. 110.

ETATS-UNIS. — 7. — Abordage. Pilote abordant un vapeur. Fausse manœuvre du pilote. Irresponsabilité du vapeur (Cour d'appel, 3e circuit, 16 juin 1903), p. 474.

8. — Abordage. Vapeur et allège à l'ancre. Mouillage habituel. Pilote à bord. Faute. Vapeur. Responsabilité de l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 18 août 1902), p. 300.

Pluie. — Voir : Staries, n° 17.

Poids. — FRANCE. — 1. — Affrètement. Fleuves. Batelier. Chargement. Constatation du poids. Défaut de convention. Echelles du bateau. Procès-verbal du bord. Validité. Arrivée. Destinataire. Pesage à la bascule. Impossibilité de l'exiger. Mesurage par les échelles (Cassation, 17 novembre 1903), p. 658.

2. — Affrètement en travers. Charte-partie. Capitaine. Obligation de signer les connaissements tels qu'ils lui sont présentés. Capitaine. Non dérogation aux conditions par lui souscrites. Chargement. Bûches de bois. Livraison au navire. Lot unique. Absence de marques. Connaissements pour trois lots. Clause « poids inconnu ». Effet. Reconnaissance numérique et en bloc. Débarquement. Bûches en nombre égal ou supérieur. Capitaine. Armateur. Poids. Composition des lots. Irresponsabilité. Connaissement. Clause « deck cargo at shippers'risk ». Réserve au profit du capitaine. Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

3. — Fret. Paiement. Poids délivré. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Option du destinataire. Poids délivré. Sens. Transbordement. Mise à terre. Rendement. Défaut de pesage à ce moment. Destinataire. Poids récapitulé lors des réexpéditions. Impossibilité de régler sur ce poids. Règlement. Poids du connaissement moins 1 1/2 0/0. Destinataire. Pesage. Frais à sa charge (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

Digitized by Google

ALLEMAGNE. — 4. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret, Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

Poids inconnu, voir : Connaissement, n° 46.

Voir : Manquant.

Police sanitaire. — FRANCE. — 1. — Décret rendant obligatoire la destruction des rats à bord des navires en provenance de pays contaminés ou suspects de peste (21 septembre 1903), p. 315.

2. — Résolutions de la Conference sanitaire internationale (M. Houët), p. 805.

EGYPTE. — 3. — Conseil sanitaire maritime et quarantenaire: Règlement concernant les navires de guerre, p. 334.

Pontée. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Pontée. Chargement. Conditions de la police. Inobservation. Exclusion de l'assurance. Police flottante. Pontée. Prime double. Déclaration d'aliment. Pontée. Défaut de mention. Prime simple. Jet à la mer. Assureurs. Irresponsabilité (Cassation, 30 novembre 1903), p. 817.

2. — Connaissement. Clause. Faculté de charger sur le pont. Transporteur. Chargement sur le pont. Obligation d'aviser les chargeurs. Assurance maritime. Nécessité. Défaut d'avis. Transporteur. Avaries. Responsabilité (Marseille, 21 décembre 1903), p. 576.

3. — Connaissement. Clause. Faculté de chargement sur le pont. Capitaine. Obligation d'aviser les chargeurs. Armateur. Défaut d'instructions. Faute personnelle. Prétention. Avis non nécessaire. Aveu. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication (Marsille, 31 décembre 1903), p. 576.

4. — Connaissement. Clause « deck cargo at shippers'risk ». Réserve au profit du capitaine, Risques de mer. Pontée. Exonération. Non reconnaissance d'un lot à part. Déficit. Cales. Excédent. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

5. — Connaissement. Clause d'exonération du coulage. Fûts. Pontée. Chargeurs. Défaut de consentement. Transporteur. Responsabilité (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

6. — Connaissement. Armateur. Coulage. Exonération. Fûts. Destinataire. Réception. Défaut de protestation. Pontée. Ignorance. Fin de non recevoir. Inapplication (Marseille, 31 décembre 1903), p. 576.

ALLEMAGNE. — 7. — Connaissement. Clause : « Faculté de charger sur le pont ». Sens. Armateur. Marchandises du chargeur signataire. Chargement en pontée. Absence de droit. Nécessité d'une clause spéciale. Marchandises d'autres chargeurs. Droit de les charger sur le pont. Exonération des risques (Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903), p. 583.

8. — Avaries communes. Clause « Faculté de charger sur le pont ». Consentement des chargeurs. Législations qui le requièrent. Jet à la mer de la pontée. Admission en avaries communes (Tribunal supérieur hanséatique, 12 janvier 1903), p. 583.

ANGLETERRE. — 9. — Assurance maritime. Police. Clause. Avarie

Digitized by Google

commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrètement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 24 juillet 1903), p. 429.

10. — Assurance maritime. Police. Clause. Chargement sur le pont. Risque non couvert. Navigation par canaux ou rivières. Inapplication de la clause. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 22 janvier 1904), p. 753.

ITALIE. — 11. — Avaries. Jet à la mer. Marchandises chargées sur le pont sans le consentement écrit du chargeur. Exclusion de l'avarie commune. Capitaine. Responsabilité. Paiement de leur valeur. Remboursement du fret. Dommages-intérêts. Obligation (Gênes, 18 décembre 1903), p. 936.

Port. — FRANCE. — 1. — Port de charge. Affréteur. Désignation du bassin pour le chargement. Tirant d'eau du navire. Chargement difficile. Officiers du port. Opposition. Affréteur. Chargement commencé. Obligation d'achèvement dans un autre bassin. Frais de déhalage du navire. Charge de l'affréteur (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

2. — Port de débarquement. Affrètement. Armateur. Port. Navire à flot. Chargement trop considérable. Faute. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.

3. — Port de débarquement. Consignataire de navire. Clause. Débarquement en sécurité. Port. Place à l'intérieur des bassins. Jetées. Protection Désignation. Autorités. Intervention. Obligation remplie. Emplacement insuffisamment protégé. Tempête. Irresponsabilité (Marseille, 21 octobre 1903), p. 557.

4. — Port de débarquement. Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

5. — Port de refuge. Abordage. Navire français. Navire étranger. Ordre des autorités du port de refuge. Navire étranger mouillé hors du port. Fuite possible. Armateur du navire français. Jugement. Autorisation d'enlever une pièce essentielle de la machine à ses risques et périls. Sommation. Non restitution. Tempête. Accident. Responsabilité (Alger, 24 novembre 1902), p. 375.

6. — Port de relâche. Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises débarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

7. — Port de relâche. Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

8. — Port de réparation. Assu-

Digitized by Google

rances sur corps. Voyage du port de relâche au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts. Embarquement. Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

9. — Port de réparations. Assurances sur corps. Compromis. Experts. Rapport. Port. Réparations impossibles. Convoyage au port de réparation. Charge des assureurs. Dépôt du rapport. Capitaine. Convoyage. Obligation. Agent des assureurs. Intervention. Voyage. Retard. Gages et vivres de l'équipage. Charge des assureurs. Cours de la prime. Suspension. Navire attendant un convoyeur. Police française. Article 17. Navire attendant une pièce du mécanisme. Assimilation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

10. — Port de réparations. Assurances sur corps. Police française. Port de relâche. Emprunts à la grosse. Primes. Avances. Commissions. Charge des assureurs. Port en dehors des opérations commerciales. Port de réparation. Emprunt en vue des réparations. Application (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

11. — Port de réparations. Assurances sur corps. Police française. Article 17. Trajet pour aller au port de réparation en dehors des opérations commerciales. Assurances à terme. Prime mensuelle suspendue. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Port. Réparations impossibles ou dispendieuses. Trajet jusqu'au port de réparation. Application. Trajet de la haute mer au port de relâche. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

12. — Port étranger. Assurances sur corps. Navire. Port étranger. Réparations. Taux fixé par la loi du 27 vendémiaire an II. Montant supérieur. Perte de la francisation et du droit à la prime. Navire. Réparations. Droit de les faire en France. Armateur. Intérêt à rentrer en France. Modifications au navire. Opération commerciale. Police française. Article 17. Suspension du cours de la prime. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

13. — Abordage dans le port. Vapeur. Torpilleur à tribord. Route perpendiculaire à l'avant du vapeur. Capitaine. Machine en arrière à toute vitesse. Règlement international. Art. 19. Manœuvre conforme. Torpilleur. Passage. Faible distance. Vapeur. Machine en avant. Quai. Faible distance. Choc Capitaine. Absence de faute (Rouen, 13 janvier 1904). p. 686.

14. — Décret modifiant les conditions d'admission et de séjour, en temps de guerre, des bâtiments français et étrangers dans les mouillages et ports du littoral français (17 mars 1902), p. 312.

15. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Décret. Tonne enregistrée. Registered ton. Sens. Acte de francisation. Jauge nette. Perception (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

16. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Base. Tonne enregistrée. Acte de francisation. Jauge nette actuelle. Décret du 31 janvier 1893. Concession antérieure. Concessionnaire. Préjudice. Conventions. Expiration. Décret. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

17. — Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Havre, 5 janvier 1904). p. 703.

18. — Concession. Décret. Obscurité. Interprétation contre le concessionnaire (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

19. — Compétence. Propriété immobilière. Jetée. Concession-

Digitized by Google

naire. Ayants-droit. Tribunal de commerce. Incompétence (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.

ALLEMAGNE. — 20. — Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire ». Sens. Séjour au port de destination. Risque couvert par l'assurance (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420.

ANGLETERRE. — 21. — Assurance sur corps. Risques. Police. Clause : « séjour de 30 jours dans le port après l'arrivée ». Supputation des jours. Perte du navire après le délai. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 10 novembre 1903), p. 595.

22. — Compétence. Cours de Comté. Juridiction de l'Amirauté. Avarie faite à une jetée par un navire. Avarie par collision. Statuts concernant les Cours de Comté et la juridiction de l'Amirauté. Incompétence (Haute Cour de justice, 9 février 1904), p. 758.

BELGIQUE. — 23. — Nouvelle réglementation des délais d'accostage accordés aux voiliers dans le port d'Anvers pour effectuer leurs opérations de chargement et de déchargement p. 332.

24. — Escale. Charte-partie. Clause : the steamer to proceed to one, two or three ports in eharterers option, between Helsingborg and Gefle. Droit du capitaine de ne s'arrêter aux ports convenus que dans l'ordre géographique (Anvers, 15 septembre 1903), p. 469.

25 — Port de débarquement. Avaries communes. Règlement. Article 118 de la loi maritime. Sens. Compétence (Anvers, 16 décembre 1903), p. 769.

26. — Abordage dans le port. Construction. Entrepreneur. Eclairage des travaux. But. Zone dangereuse. Bouée non éclairée. Absence d'obligation. Navire. Collision. Irresponsabilité (Bruges, 9 avril 1903), p. 289.

ÉTATS-UNIS. — 27. — Abordage. Chaland à la remorque et navire à l'ancre. Port. Place usuelle. Remorqueur. Défaut de vigilance. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 13 octobre 1903), p. 785.

ITALIE. — 28. — Port de destination. Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Opérations relatives au contrat de transport. Actes juridiques y afférents. Action contre le destinataire en paiement du fret. Qualité pour agir. Manquants. Constatation. Remboursement du fret indûment perçu. Capacité (Cassation, 11 juillet 1903), p. 788.

29. — Staries. Charte-partie. Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension (Casale, 2 février 1903), p. 935.

SUÈDE. — 30. — Port de relâche. Assurance maritime. Chargement sur gabares. Point de départ du risque. Police. Clause : les risques commencent quand la marchandise quitte la terre pour être chargée sur le navire. Perte sur gabares dans un port de relâche. Responsabilite des assureurs (Stockholm, 17 février 1902), p. 124.

31. — Port de séparation du navire et de la cargaison. Avarie commune. Contribution du navire. Détermination de sa valeur (Stockholm, 7 avril 1902), p. 126.

Prescription. — FRANCE. — 1. — Fret. Suspension. Inapplication. Point de départ. Possibilité d'agir. Abandon du navire. Créancier. Contestation. Instance en validité. Abandon validé. Action en paiement du fret. Possibilité d'agir pendant l'instance. Prescription (Bordeaux, 22 juin 1903), p. 842.

2. — Art. 2247 C. civ. Citation. Demande rejetée. Interruption non avenue (Bordeaux, 22 juin 1903), p. 842.

BRESIL. — 3. — Avaries communes. Action en règlement. Action

Digitized by Google

à l'égard des assureurs. Caractère. Demande en paiement de l'indemnité. Prescription quinquennale. Point de départ. Fixation de la contribution (Suprême tribunal fédéral, 27 décembre 1902), p. 294.

SUÈDE. — 4. — Assurance. Prescription quinquennale. Créance d'indemnité. Application. Créance des primes. Inapplication (Stockholm, 29 août 1902), p. 129.

Prêt à la grosse. — FRANCE. — 1. — Assurances sur corps. Police française. Port de relâche. Emprunts à la grosse. Primes. Avances. Commissions. Charge des assureurs. Port en dehors des opérations commerciales. Port de réparation. Emprunt en vue des réparations. Application. (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

2. — Assurances sur corps. Police française. Article 20. Avances en vue des réparations. Banquiers de l'armateur en France. Commissions. Charge de l'assureur (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

Preuve. — FRANCE. — 1. — Abordage. Réglement international. Vapeur et voilier. Vapeur. Manœuvre obligatoire. Voilier. Obligation de conserver route et vitesse. Abordage. Vapeur. Présomption de faute. Absence de preuve contraire. Responsabilité (Marseille, 6 juillet 1903), p. 397.

2. — Abordage. Abordeur. Rapport de mer. Allégations invraisemblables ou inexactes. Abordé. Rapport. Préférence (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

3. — Abordage. Feux de position. Absence. Faute grave. Défaut de mention aux rapports de mer. Preuve irrecevable (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

4. Assurances sur facultés. Police flottante. Déclaration d'aliment. Naissance de l'assurance. Point de départ du contrat. Preuve. Avenant. Modifications à la promesse originaire. Validité. Avenant. Déclaration pour un voyage autre que celui prévu dans la police. Acceptation par les assureurs. Engagement valable (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

5. — Assurances sur facultés. Police. Clause. Perte des marchandises. Justification. Certificat dressé par trois notables et contresigné par l'Administration des douanes. Certificat certifié par un préposé des douanes. Condition non remplie. Assuré. Droit à indemnité. Déchéance (Aix, 10 décembre 1902), p. 197.

6. — Assurances sur facultés. Chargement. Preuve. Charge de l'assuré. Fin des risques. Police. Mise à terre. Preuve. Charge de l'assureur. Livraison. Preuve inutile. Port d'escale. Marchandises destinées à ce port. Débarquement. Ordre de preuves « non interverti ». Mise à terre. Absence de preuve. Navire. Perte au port de destination. Assureurs. Responsabilité (Rennes, 14 mai 1903), p. 25.

7. — Assurances sur facultés. Avaries antérieures au point de départ des risques. Irresponsabilité des assureurs. Preuve à leur charge. Juge du fond. Connaissements. Réserves : « Toutes balles mouillées ». Preuve. Réserves : « Plusieurs balles mouillées ». Cargaison appartenant à divers chargeurs. Absence de preuve. Appréciation souveraine. Non ouverture à cassation (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

8. — Assurances sur facultés. Vice propre. Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modification. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité (Marseille, 27 novembre 1903), p. 566.

9. — Assurances sur facultés. Voyage assuré. Modification du point de départ. Point de départ sur la route indiquée. Voyage raccourci. Absence de changement de voyage. Absence de déchéance. Réticence. Absence de preuve. Avarie avant l'embarquement. Expertise destinée à la prouver. Prétendu

Digitized by Google

séjour des marchandises sur quai. Etat défectueux. Assureur. Impossibilité de s'en prévaloir (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

10. — Assurances sur corps. Voyage du port de relâche au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts. Embarquement Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

11. — Connaissement. Capitaine. Perte. Avaries. Art. 222 et 230. C. com. Responsabilité légale. Armateur. Connaissement. Clause d'exonération. Action contre l'armateur. Faute personnelle. Nécessité. Preuve. Charge du chargeur (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

12. — Connaissement. Incendie. Capitaine. Armateur. Responsabilité. Absence de faute. Preuve à leur charge. Incendie. Cause. Vice propre du navire. Vétusté. Défaut d'entretien. Vice d'arrimage. Responsabilité de l'armateur et du capitaine (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

13. — Connaissement. Incendie. Marchandise. Echauffement. Faute du chargeur. Preuve à la charge du capitaine et de l'armateur. Echauffement. Cause. Forces de la nature. Cas fortuit (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

14. — Connaissement. Clause d'exonération. Transbordement autorisé. Agents de l'armateur. Auxiliaires du capitaine. Transbordement défectueux. Capitaine. Défaut d'assentiment. Absence de preuve. Navire. Perte. Armateur. Irresponsabilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524

15. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité du navire pour manquant, pourvu que toute la cargaison ait été délivrée. Destinataire. Débarquement. Navire. Absence de faute prouvée. Manquant. Irresponsabilité (Rouen, 30 mai 1902), p. 66.

16. — Connaissement. Clauses d'irresponsabilité personnelles. Effet. Avaries. Manquant. Faute du transporteur. Preuve. Charge du destinataire (Seine, 15 janvier 1903), p. 379.

17. — Connaissement. Clause. Poids et quantités inconnus. Effet. Capitaine. Faute. Preuve. Charge du porteur du connaissement. Navire. Arrivée. Cales pleines. Déficit considérable sur le poids du connaissement. Capitaine. Faute prouvée. Faute du chargeur. Capitaine. Responsabilité partielle (Marseille, 18 mars 1904), p. 889

18. — Connaissement. Faculté de sciage. Absence de preuve du sciage. Clause « Poids inconnu ». Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.

19. — Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666, 670.

20. — Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Défectuosité. Individualisation des marchandises non prouvée. Responsabilité du transporteur. Condamnation justifiée. Clause de transbordement. Restriction en cas de force majeure. Non lieu à cassation (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

21. — Harter Act. Clause de chargement et arrimage sous la direction d'experts dont le certificat formera preuve de la préparation convenable du navire,

Digitized by Google

du bon arrimage et du fardage suffisant. Clause d'exonération. Nullité. Certificat. Force probante. Preuve contraire. Admissibilité. Avaries. Mouillure. Cause. Caisse à eau. Garniture insuffisante. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Dunkerque, 15 mai 1903), p. 32.

22. — Harter Act. Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Mais. Portée relative. Harter Act. Convention. Portée. Navire. Bon état de navigabilité. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.

23. — Avaries communes. Caractères. Sacrifice volontaire. Intérêt commun. Résultat utile. Conjecture. Résultat inévitable. Avaries communes (Marseille, 6 juillet 1903), p. 240.

24. — Gens de mer. Salaires. Traitement. Lien étroit. Marin. Sortie de l'hôpital. Rapatriement. Salaires. Paiement jusqu'à expiration des quatre mois. Absence de guérison. Armateur. Reconnaissance. Frais de traitement. Paiement. Obligation. Maladie survenue en cours de voyage. Cause des frais de traitement. Preuve. Impossibilité de l'exiger (Nantes, 7 novembre 1903). p. 720.

25. — Gens de mer. Accident. Loi du 21 avril 1898. Article 11. Action en responsabilité contre l'armateur. Faute lourde. Fait intentionnel. Preuve (Cassation. 15 juin 1903). p. 348.

26. — Gens de mer. Capitaine. Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités. Défaut de preuve. Ireesponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable. (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.

27. — Navire. Chaudière. Explosion. Construction suivant les règles de l'art. Bon état d'entretien. Cause inconnue déjouant toute prévision. Cas fortuit. Armateur. Irresponsabilité (Cassation, 30 mars 1897), p. 338.

28. — Navire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.

29. — Accident. Passager. Navire. Choc contre le quai. Armateur. Préposés. Faute. Absence de preuve. Article 1382 C. civ. Armateur. Irresponsabilité (Rouen, 13 janvier 1904), p. 686.

30. — Privilèges. Navires. Portugal. Créance. Equipage. Nourriture. Rapatriement. Frais. Capitaine. Preuve nécessaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.

31. — Privilèges. Navires. Code portugais. Art. 578. Absence de formalités. Preuve de la créance suffisante (Havre, 13 février 1904), p. 854.

32. — Traites documentaires. Endossement régulier. Translation de propriété. Présomption. Preuve contraire (Havre 8 déc. 1903), p 532.

ALLEMAGNE. — 33. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du règlement. Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge

Digitized by Google

(Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902), p. 107.

34. — Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg. Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve. Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420.

35. — Connaissement. Marchandise spécialisée. Marques. Clauses « poids, quantité... inconnus ». « Poids déclaré par le chargeur ». Capitaine. Armateur. Obligation de livrer toute la marchandise à bord. Obligation née du connaissement. Excédent de poids. Destinataire. Réception. Droit né du connaissement. Fret. Destinataire. Droit allemand. Pratique anglaise. Fret payable sur le poids porté au connaissement. Clause « poids inconnu ». Absence de dérogation. Poids déclaré par le chargeur. Fret. Convention. Force obligatoire. Preuve d'erreur. Impossibilité. Connaissement. Fret. Clause « on actual gross weight shipped ». Sens. Défaut de pesage lors de l'embarquement. Usage. Acceptation du poids déclaré par le chargeur. Armateur. Fret. Paiement sur poids délivré. Impossibilité de l'exiger (Tribunal supérieur hanséatique, 6 juin 1902), p. 254.

BRÉSIL. — 36. — Assurances maritimes. Paiement de l'indemnité. Condition. Sinistre. Cause. Fortune de mer. Preuve. Protêt du capitaine. Conditions. Régularité. Vraisemblance. Rapport mensonger. Circonstances contraires. Sinistre. Cause. Baraterie du capitaine. Irresponsabilité des assureurs (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.

EGYPTE. — 37. — Armateur. Navire. Départ. Défaut de visite et d'expertise. Conséquences. Naufrage. Absence de responsabilité de plein droit. Preuve d'innavigabilité. Nécessité (Alexandrie, 13 novembre 1902), p. 607.

38. — Capitaine. Navire. Choc contre un corps étranger. Preuve. Obligation. Responsabilité (Alexandrie, 6 janvier 1903, p. 615.

39. — Débarquement. Livraison. Manquants. Preuve. Certificat de douane. Pesage approximatif. Inefficacité (Alexandrie, 3 février 1903), p. 619,

40. — Navire. Frais d'entretien. Privilège. Justification (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.

ETATS-UNIS. — 41. — Avaries. Livraison. Capitaine. Marchandises reçues en bon état. Livraison en état d'avarie. Cause de l'avarie. Risque excepté au connaissement. Preuve à la charge du capitaine. Défaut de preuve. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 15 octobre 1903), p. 786.

42. — Harter Act. Armateur. Due diligence. Preuve à sa charge. Inspection du réfrigérateur. Témoignages. Rupture et insuffisance de la machine. Infirmation. Preuve non faite (Cour Suprême, 19 octobre 1903), p. 782.

43. — Surestaries. Exclusion des jours de fête. Appréciation de la loi d'un Etat. Jours fériés. Non obligation de suspendre le travail. Refus de travail. Absence de preuve. Surestaries dues. (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p. 624.

44. — Usages. Preuve. Série d'actes semblables (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

GRÈCE. — 45. — Abordage. Abordage fortuit. Preuve. Nécessité (Athènes, 1902, n° 1727), p. 931.

ITALIE. — 46 — Staries. Jours ouvrables. Preuve. Usages de Gênes Certificat de la capitainerie du port. Autres moyens de preuve. Témoins. Admission (Casale, 2 février 1903), p. 935.

47. — Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement.

Digitized by Google

Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.

Prime à la navigation. — *Perte de la francisation*, voir : Assurance maritime, n° 27.

Privilèges — FRANCE. — 1. — Création. France. Portugal. Loi nécessaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.

2. — Conflit de lois. Loi du pavillon. Application (Havre, 13 février 1904), p. 854.

3. — Formalités. Code portugais. Art. 578. Absence de formalités. Preuve de la créance suffisante (Havre, 13 février 1904), p. 854.

4. — Preuve. Navires. Portugal. Créance. Equipage. Nourriture. Rapatriement. Frais. Capitaine. Preuve nécessaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.

5. — Navire. Vente amiable. Créancier privilégié. Absence de privilège sur le prix (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

6. — Fournitures. Art. 191 C. com. Fournisseur. Contrat avec le propriétaire. Privilège. Contrat avec l'acheteur. Défaut de mutation en douane. Vente résolue. Absence de privilège (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

7. — Fournitures de vivres faites au restaurateur du bord. Factures. Défaut de visa du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 4 août 1903). p. 245.

8. — Travaux commandés par un tiers. Absence d'opposition. Déclaration du propriétaire qu'il ne paiera pas. Bénéfice. Obligation envers le fournisseur (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

9. — Droits de pilotage, remorquage. Code portugais. Art. 578. Voyage. Vivres. Charbon. Frais. Privilège. Trois dernières années. Réparations. Privilège (Havre, 13 février 1904), p. 854.

10. — Intérêts. Portugal. Demande en collocation. Cours (Havre, 13 février 1904). p. 854.

11. — Dernier voyage. Navires au long cours. Sens. France. Portugal. Port d'attache. Départ. Retour. Période intermédiaire (Havre, 13 février 1904). p. 854.

12. — Production. Règle « Nul ne plaide par procureur ». Privilèges. Navires. Prix. Distribution. Salaires de l'équipage. Capitaine. Production irrecevable (Havre, 13 février 1904), p. 854.

13. — Production. Code portugais. Demande en collocation. Absence de délai. Distribution. Créancier hypothécaire. Intervention. Recevabilité. Jugement. Demande postérieure. Irrecevabilité (Havre, 13 février 1904), p. 854.

14. — Privilège sur la cargaison. Connaissement. Porteur. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Dépôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

15. — Privilège sur la cargaison. Connaissement. Créancier gagiste. Dessaisissement. Débiteur. Vente. Créancier. Perte du privilège. Absence de vente par filière. Clause « paiement contre documents ». Incompatibilité. Vente par filière. Délai de paiement. Dix jours. Livreur. Réclamation contre le réceptionnaire. Délai. Dix jours. Expiration. Réceptionnaire. Paiement du prix. Possibilité. Prix non payé. Livreur. Perte du privilège (Marseille, 25 mars 1904), p. 894.

16. — Privilège sur le fret. Prêteur. Avances. Garantie. Consignation du navire. Perte. Marchandises. Fret. Possession. Perte. Privilège du créancier gagiste. Fret. Exercice impossible. Qualité de créancier chirographaire des armateurs. Fret. Opposition possible (Douai, 5 décembre 1901), p. 180.

Digitized by Google

DANEMARK. — 17. — Navire. Privilège. Frais d'armement et d'entretien. Saisie et vente du navire. Innavigabilité. Absence de privilège (Viborg, 10 mars 1902), p. 111.
EGYPTE. — 18. — Navire. Besoins. Dernier voyage. Sommes prêtées au capitaine. Privilège. Motifs. Conservation de la chose Passagers. Prêts pour rapatriement. Inapplication (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
19. — Navire. Frais d'entretien. Privilège. Justification (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
20. — Navire. Désarmement. Cas de force majeure. Dernier voyage. Privilège des gens de l'équipage. Assimilation (Alexandrie, 10 décembre 1902), p 612.
21. — Délai. Expiration. Jour férié. Prorogation au lendemain. Règlement provisoire. Délai pour contredire. Applicabilité (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
ETATS-UNIS. — 22. — Gens de mer. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Privilège des marins pour leurs salaires. Droit de suite. Nécessité d'une saisie (Cour d'appel, (9e circuit), 4 mai 1903), p. 473.
23. — Privilège spécial sur les navires. Loi constitutionnelle. Empiétement d'une loi d'un Etat sur la constitution fédérale. Nullité (Cour suprême des Etats-Unis, 2 mars 1903), p. 472.
GRECE. — 24. — Vente du navire. Droit de suite. Action intentée contre le tiers acquéreur. Irrecevabilité. Action contre le propriétaire primitif (Athènes, 1902, n° 1762), p. 932.
Procédure. — *Ajournement, nullité*, voir : Action, n° 1.

Q

Quai. — FRANCE. — 1. — Borne. Détérioration. Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Clause d'exonération. Risques en résultant. Irresponsabilité. Quai. Borne. Détérioration. Faute du capitaine. Armateur. Clause d'exonération. Risque. Assurance. Charge du chargeur. Armateur. Paiement à l'administration. Commissionnaire. Remboursement. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.
2. — Borne. Détérioration. Connaissement. Fautes du capitaine et du personnel du navire. Risques. Conséquences. Clause d'exonération. Marchandise. Dommages causés aux tiers. Armateur. Irresponsabilité. Débarquement. Marchandise. Chute à terre. Quai. Borne. Détérioration. Faute du personnel du navire. Armateur. Paiement à l'administration. Recours contre le chargeur (Rouen, 7 août 1903), p. 549.
3. — Concession. Décret. Obscurité. Interprétation contre le concessionnaire (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
4. — Compétence. Propriété immobilière. Jetée. Concessionnaire. Ayants-droit. Tribunal de commerce. Incompétence (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
5. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Décret. Tonne enregistrée. Registered ton. Sens. Acte de francisation. Jauge nette. Perception (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
6. — Droits d'accostage. Jetée. Base. Tonne enregistrée. Acte de francisation. Jauge nette actuelle. Décret du 31 janvier 1893. Concession antérieure. Concessionnaire. Préjudice. Conventions. Expiration. Décret. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
7. — Péages. Base de perception. Marchandises. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception. Base. Jauge du navire. Passagers. Embarquement. Débarquement. Perception unique. Décret de concession. Base. Accostage. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
8. — Voie ferrée. Gare. Prolongement. Expéditeur. Destinataire. Mesures de sécurité. Administration. Possession. Absence de dépôt. Surveillance. Obligation. Incendie. Destinataire. Absence de faute prouvée. Irresponsabl-

Digitized by Google

lité (Cassation, 16 février 1904), p. 821.
9. — Séjour à quai. Allègement. Déchargement. Admission en avaries communes. Séjour sur quai. Port de relâche. Avaries. Pertes. Règle XII d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
ANGLETERRE. — 10. — Assurance maritime. Assurance sur facultés. Marchandise en transit. Police. Clause. Séjour temporaire à quai. Risque couvert. Incendie sur quai. Voyage non terminé. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 4 août 1903), p. 433.
Retards, droits, voir : Vente « coût, fret et assurance », n° 2. — *Séjour à quai*, voir : Assurance maritime, n. 14.
Quarantaine. — *Navires de guerre*, voir : Police sanitaire, n° 3. — *Sulfuration*, voir : Navire, n° 3.
Quasi-délit. — *Abordage, capitaines solidaires, recours*, voir : Assurance maritiume, n° 17. — *Coréceptionnaire*, voir : Avaries, n° 1.

R

Rapatriement. — FRANCE. — 1. — Capitaine. Congédiement. Rapatriement. Droit. Conduite. Renonciation. Débarquement dans un port français (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.
ANGLETERRE. — 2. — Gens de mer. Matelot en détresse à l'étranger. Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant shipping Act de 1894, section 191 (Haute Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.
Voir : Passagers, n° 5.
Rapport de mer. — FRANCE. — 1. — Abordage. Abordeur. Rapport de mer. Allégations invraisemblables ou inexactes. Abordé. Rapport. Préférence. (Bougie, 28 mai 1903), p 897.
2. — Abordage. Feux de position. Absence. Faute grave Défaut de mention aux rapports de mer. Preuve irrecevable (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.
3. — Assurances sur corps. Voyage du port de relâche au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts Embarquement. Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.
4. — Connaissement. Clause : « poids inconnu ». Manquant. Rapport de mer. Défaut de mention de jet. Absence d'escale. Défaut de preuve d'un acte de baraterie du capitaine. Irresponsabilité (Havre, 15 juillet 1903), p. 225.
BRÉSIL. — 5. — Assurances maritimes. Paiement de l'indemnité. Condition. Sinistre. Cause. Fortune de mer. Preuve. Protêt du capitaine. Conditions. Régularité. Vraisemblance. Rapport mensonger. Circonstances contraires. Sinistre. Cause Baraterie du capitaine. Irresponsabilité des assureurs (Suprême tribunal fédéral, 31 janvier 1903), p. 295.
Réception. — GRÈCE. — 1. — Consignataire de la cargaison. Capitaine. Convention avec le chargeur. Res inter alios acta. Consignataire. Réception de la cargaison. Action du capitaine contre le consignataire en paiement du fret. Recevabilité (Athènes, 1902, n° 1027), p. 931.
2. — Fin de non-recevoir. Avaries à la cargaison. Protestation. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Réception des marchandises et non reconnaissance des avaries (Cour de l'Aréopage, 1903, n° 236), p. 930.
Règlement de Brême, voir : Assurance maritime, n°s 55, 56.
Règlement de Hambourg, voir : Assurance maritime, n°s 51-54.
Règlement International. — ALLEMAGNE. — 1. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Interprétation. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation

Digitized by Google

de stopper la machine immédiatement. Obligation stricte. Possibilité de remettre après la machine en marche. Violation du règlement. Présomption de faute cause de l'abordage. Responsabilité du capitaine fautif. Preuve contraire à sa charge (Tribunal de l'Empire, 25 juin 1902), p. 107.

2 — Abordage. Navire en marche et navire à l'ancre. Apparition subite d'un banc de brume. Navire en marche. Temps clair. Vitesse normale. Brouillard. Vitesse modérée. Absence de faute. Règlement international Article 16. Absence d'obligation de stopper (Tribunal supérieur hanséatique, 6 février 1903), p. 421.

3. — Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16 § 2. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper. Continuation de la route à « marche lente ». Faute. Tribunaux. Droit d'apprécier la gravité des fautes. Navire. Faute légère. Défaut d'influence sur la collision. Irresponsabilité. Navire. Art. 16 § 2. Omission de stopper. Faute légère. Autre navire. Art. 16. Brouillard. Vitesse exagérée. Art 29. Brouillard. Audition d'un navire de position incertaine. Fautes lourdes. Responsabilité de ce navire. Absence de faute commune (Tribunal de l'Empire, 24 octobre 1903), p. 912.

ANGLETERRE. — 4. — Abordage. Navire. Règlement international sur les abordages. Inapplication au canal de navigation de Manchester. Règles locales (Haute-Cour de justice, 24 février 1904), p. 922.

BELGIQUE. — 5. — Abordage Brouillard. Article 16 Obligation de modérer la vitesse. Article 29. Obligation de naviguer avec précaution suivant les circonstances. Brume intense. Courant. Devoir de faire machine arrière et même de mouiller l'ancre. Navire abordeur. Vitesse initiale de 16 nœuds. Brouillard. Vitesse exagérée. Courant. Moment de la collision. Vitesse de 3 nœuds. Impossibilité de s'arrêter dans le rayon visuel. Double violation du règlement. Faute. Responsabilité (Bruxelles, 11 février 1903), p. 435.

ÉTATS-UNIS. — 6. — Abordage. Navires se croisant. Article 16, 19 et 22 (Cour du district sud de New-York, 27 mai 1903), p. 476.

Vapeur et voilier, feux, voir : Abordage, n° 52.

Voir : Abordage, nos 3-15,30, 59.

Règles d'York et d'Anvers. — FRANCE. — 1. — Avaries aux machines. Nuit. Chenal dangereux. Vent. Navire entraîné par les glaces. Bas-fond boueux et mouvants. Echouement. Risque d'enlisement. Choc des glaces. Péril grave. Règle VII. Avaries aux machines. Application (Marseille, 18 mai 1903), p. 98.

2. — Avaries aux machines. Règle VII. Echouement périlleux. Avaries de machine pour l'éviter. Navire échoué. Danger. Renflouement. Avaries aux machines. Admission en avaries communes (Marseille, 18 mai 1903), p. 98.

3. — Avaries particulières. Réparations nécessaires pour continuer le voyage. Caractère provisoire. Chômage. Avaries particulières. Intérêt commun. Frais de débarquement et de relâche évités. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

4. — Chargement. Lieu de l'échouement. Port de relâche. Marchandises débarquées. Port de relâche. Marchandises embarquées en remplacement. Frais de chargement. Règles d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

5. — Débarquement. Cargaison. Manipulation dans l'intérêt commun. Conséquence. Mauvais conditionnement. Port de destination. Débarquement. Frais supplémentaires. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

6. — Magasinage. Règle X d'York

Digitized by Google

et d'Anvers. Magasinage. Frais. Surveillance et conservation des marchandises. Assimilation (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

7. — Séjour à quai. Allègement. Déchargement. Admission en avaries communes. Séjour sur quai. Port de relâche. Avaries. Pertes. Règle XII d'York et d'Anvers. Avaries communes (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

8. — Cassation. Règles d'York et d'Anvers. Moyen nouveau. Irrecevabilité (Cassation, 17 février 1904), p. 823.

ANGLETERRE. — 9. — Assurance maritime. Police. Clause. Avarie commune. Paiement suivant règlement fait à l'étranger ou d'après les Règles d'York et d'Anvers. Pontée. Jet à la mer. Perte considérée comme avarie commune par le contrat d'affrètement. Règles d'York et d'Anvers. Loi étrangère refusant le caractère d'avarie commune à la perte. Règlement fait d'après le contrat d'affrètement. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 24 juillet 1903), p. 429.

Relâche. — *Assurances maritimes, échouement,* voir : Expertise, n° 8. — *Emprunt à la grosse,* voir : Assurances maritimes, n° 35. — *Frais évités,* voir : Avaries communes, n° 12. — *Insuffisance de charbon,* voir : Affrètement, n° 18. — *Port, perte sur gabares,* voir : Assurance maritime, n. 83. — *Voyage au port de relâche,* voir : Assurance maritime, n° 28. — *Voyage au port de réparation.* voir : Assurance maritime, n° 30.

Voir : Assurance maritime, n°s 33, 34 ; — Charte-partie, n° 12.

Remorquage. — FRANCE. — 1. — Abordage. Règlement international. Remorqueur. Chaland remorqué. Voilier. Assimilation. Rencontre d'un vapeur. Obligation de maintenir route et vitesse (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

2. — Abordage. Règlement international. Remorqueur. Feu rouge et feux blancs superposés. Vapeur. Manœuvre à tribord (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

3. — Abordage. Feux blancs superposés. Vapeur. Présence du remorqué connue. Remorqué. Absence des feux réglementaires. Impossibilité de s'en prévaloir (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

4. — Abordage. Feux blancs superposés. Absence de feu rouge. Vapeur. Obligation de s'écarter de sa route (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

5. — Abordage. Règlement international. Remorqué. Feux blancs. Obligation. Chalands. Inapplication (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.

6. — Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

7. — Connaissement. Clause. Faculté de remorquer et d'assister. Déviation en cours de route. Application. Navire. Port. Chargement. Affréteurs. Droit de charger sans interruption. Capitaine. Renflouement d'un autre navire. Indemnité d'assistance reçue. Interruption du chargement. Marchandise à quai. Avaries. Responsabilité (Marseille, 10 décembre 1903), p. 571.

8. — Privilèges. Navires. Code portugais. Art. 578. Voyage. Droits de pilotage, remorquage. Vivres. Charbon. Frais. Privilège. Trois dernières années. Réparations. Privilège (Havre, 13 février 1904), p. 854.

ALLEMAGNE. — 9. — Assistance maritime. Navire désemparé remorqué par un autre navire. Convention avec un remorqueur. But. Arrivée au port de destination. Absence de péril.

Digitized by Google

Nature du contrat. Contrat de remorquage. Annulation. Tribunaux. Impossibilité. Réduction du prix convenu. Impossibilité (Tribunal supérieur hanséatique, 12 décembre 1902), p. 581.

10. — Assurances maritimes. Règlement de Brême, art. 36. Voyage projeté. Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté. Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retards. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 9 décembre 1903), p. 917.

11. — Assurance sur corps de chalands remorqués. Contrat pour le remorquage. Nature. Contrat de transport. Vice d'amarrage des chalands au port de relâche. Défaut de surveillance. Capitaine du remorqueur. Faute administrative. Société de remorquage. Responsabilité. Propriétaire des chalands. Droit à indemnité à l'égard des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 20 octobre 1903), p. 747.

ANGLETERRE. — 12. — Assistance maritime. Remorqueur et remorqué Sauvetage nécessité par la négligence du remorqueur et du remorqué. Remorqueur. Indemnité. Absence de droit (Haute Cour de justice, 2 novembre 1903), p. 594.

ECHELLES DU LEVANT. — 13. — Assistance maritime Navire échoué. Fond de sable. Situation non périlleuse. Renflouement. Aide donnée par des remorqueurs. Absence des caractères du simple remorquage. Opération spéciale. Indemnité. Tribunaux. Eléments de fixation (Tribunal consulaire de France à Constantinople, 6 juin 1902), p. 597.

ETATS-UNIS. — 14. — Abordage. Chaland à la remorque et navire l'ancre. Port. Place usuelle. Remorqueur. Défaut de vigilance. Responsabilité (Cour du district sud de New-York, 13 octobre 1903), p. 785.

NORVÈGE. — 15. — Affrètement. Bénéfice des remorquages. Partage. Affréteur. Pêche. Remorquage dans son intérêt. Armateur. Absence de droit au partage (Christiania, 16 janvier 1902), p. 118.

SUÈDE. — 16. — Staries. Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime (Stockholm, 24 juillet 1902), p. 129.

Port de réparation, voir : Assurances maritimes, n° 31.

Renflouement. — ALLEMAGNE. — 1. — Assurance sur corps. Règlement de Hambourg. Article 66. Navire coulé. Assuré. Obligation de tenter le renflouement. Assureurs. Renflouement. Rôle. Mandataires de l'assuré. Responsabilité. Lenteur. Mauvais choix de l'entrepreneur. Assureurs. Voie de l'adjudication. Droit. Absence de lenteur coupable. Assureurs. Entrepreneur régulièrement choisi. Fautes. Irresponsabilité. Fausse manœuvre. Navire coulé une seconde fois. Renflouement. Retard. Assuré. Absence de droit à indemnité contre les assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 30 septembre 1903), p. 423.

ANGLETERRE. — 2. — Assurance maritime. Clause d'abordage. Frais pour enlèvement des obstacles à la navigation sur l'ordre des autorités. Risque non couvert. Abordage. Choc contre un navire échoué. Avaries à ce navire. Charge des assureurs. Paiement des trois-quarts. Indemnité pour accroissement des frais de renflouement. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.

Voir : Assurance maritime, n° 63.

Réparations. — FRANCE. — 1. — Soumission. Prix demandé inférieur aux trois quarts de la valeur agréée. Réserves Absence de vérification sur

Digitized by Google

place. Simple offre. Expertise. Réparations. Evaluation supérieure. Délaissement. Validité (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

ALLEMAGNE. — 2. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg, art. 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'article 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Assuré. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Règlement. Art. 131, § 5. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire (Tribunal de l'Empire, 2 janvier 1904), p. 915.

ANGLETERRE. — 3. — Assurance maritime. Constructive total loss. Police. Clause « la valeur assurée sera considérée comme valeur du navire réparé pour apprécier s'il y a perte totale relative ». Sens. Réparations à l'équivalent. Obligation de rendre au navire réparé sa cote et ses qualités nautiques. Coût des réparations inférieur à la valeur assurée. Absence de constructive total loss (Haute Cour de justice, 19 février 1904), p. 920.

ITALIE. — 4. — Délaissement. Assuré. Réparations au navire postérieures au sinistre. Caractère provisoire et conservatoire. Absence de déchéance du droit au délaissement (Cour de Cassation de Turin, 4 septembre 1903), p. 933.

ETATS-UNIS. — 5. — Impossibilité de réparations. Navire. Avaries graves. Droit à dommages-intérêts de dépréciation (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.

6. — Surveillance. Abordage. Capitaine propriétaire du navire avarié. Surveillance des réparations. Absence de droit à rétribution (Cour du district est de Virginie, 26 mars 1903), p. 927.

Avances, Commissions, voir : Assurance maritime, n° 35. — *Avaries particulières,* voir : Avaries communes, n° 12. — *Devis, vente du navire, règlement,* voir : Assurance maritime, n° 54. — *Expertise,* voir : Délaissement, n° 12. — *Police expirée, risques,* voir : Assurance maritime, n° 5. — *Port,* voir : Assurance maritime, n°s 27-31, 35. — *Port étranger, francisation,* voir : Assurance maritime, n° 27. — *Valeur du navire, détermination,* voir : Avaries communes, n° 29.

Voir : Assurance maritime, n° 49 ; — Privilèges, n° 9.

Responsabilité. — FRANCE. — 1. — Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Article 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Article 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

2. — Pêche maritime. Convention internationale du 5 avril 1884. Câble. Soulèvement. Contravention. Destruction de filets. Absence de rapport de cause à effet. Irresponsabilité (Havre, 27 février 1904), p. 866.

Navire, chaudière, voir : Armateur, n°s 7, 8.

Retard. — DANEMARK. — 1. — Connaissement. Loi danoise. Titre établi avant le chargement des marchandises. Absence des caractères du connaissement. Retard dans l'expédition. Destinataire. Absence de droit à dommages-intérêts. Transporteur. Irresponsabilité (Copenhague, 12 février 1902), p. 113.

ETATS-UNIS. — 2. — Connaissement. Clause de réception sous palan dès que le navire sera prêt à livrer, ou mise sur allèges aux frais et risques des réceptionnaires. Sens. Retard du destinataire. Droit de débarquer sur allèges. Destinataire prêt à recevoir. Absence de droit à débarquer sur allèges (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

Réticence. — Voir : Voyage, n° 2.

Digitized by Google

S

Saisie. — FRANCE. — 1. — Navire. Affrètement. Capitaine choisi par les affréteurs. Mandataire des propriétaires. Obligation au nom des affréteurs. Emprunt. Garantie. Affectation du fret. Navire. Obligation. Saisie. Validité (Rouen, 22 janvier 1902), p. 21.
2. — Navire. Saisie foraine. Mainlevée. Dépôt à la Caisse des dépôts et consignations. Saisie injustifiée. Absence de préjudice spécial. Intérêts au 4 0/0. Complément (Caen, 23 décembre 1903), p. 693.
3. — Navire. Procès-verbal. Art. 200 C. com. Noms du propriétaire et du capitaine. Omission. Absence de nullité. Nom du créancier. Enonciation du titre. Formalités substantielles. Noms du capitaine et du propriétaire. Formalités non substantielles. Indication de la partie saisie suffisante (Aix, 19 février 1903), p. 198.
4. — Navire. Appel. Art. 732 C. pr. civ. Signification au greffier du tribunal. Loi du 10 juillet 1885. Formalité non exigée (Aix, 19 février 1903), p. 198.
5. — Salaires. Gens de mer. Insaisissabilité. Rapports de l'armateur et du matelot. Inapplication. Matelots. Insubordination. Violation de leurs engagements. Armateur. Salaires. Non obligation de les payer (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
BELGIQUE. — 6. — Saisie conservatoire. Navire. Autorisation du président du tribunal. Caractère de cette autorisation. Effets. Requête présentée par un « negotiorum gestor ». Absence de mandat. Ratification. Transmission du connaissement. Nullité de la saisie (Gand, 21 décembre 1903), p. 766.
DANEMARK. — 7. — Navire. Privilège. Frais d'armement et d'entretien. Saisie et vente du navire. Innavigabilité. Absence de privilège (Viborg, 10 mars 1902), p. 111.
ETATS-UNIS. — 8. — Gens de mer. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Privilège des marins pour leurs salaires. Droit de suite. Nécessité d'une saisie (Cour d'appel, (9e circuit), 4 mai 1903), p. 473.
Saisie-Arrêt. — Voir: Fret, n° 17.
Salaires. — FRANCE. — 1. — Abordage. Dommages-intérêts. Réparations. Indemnité de chômage. Voyage sans profit. Salaires. Abordé. Contrats. Transports effectués avec d'autres chalands. Voyages doublés. Privation de jouissance. Chômage. Indemnités Cumul impossible (Bougie, 28 mai 1903), p. 897.
2. — Assurances sur corps. Police française. Art. 17. Port de relâche. Pièce du mécanisme attendue. Vires et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Application. Réparations. Retard. Arrêt. Nécessité (Nantes, 25 janvier 1904), p. 876.
3. — Assurances sur corps. Police française. Art. 17. Port de relâche. Séjour du navire. Pièce du mécanisme attendue. Vivres et gages de l'équipage. Charge des assureurs. Capitaine. Entrepreneurs de travaux. Marché. Délai fixé. Application (Nantes, 25 janvier 1904), p. 876.
4. — Avaries communes. Gages et vivres de l'équipage. Surestaries. Cumul. Impossibilité (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
5. — Avaries communes. Travaux hors d'heure. Gages supplémentaires. Admission. Capitaine. Travail extraordinaire. Droit d'employer l'équipage. Rémunération spéciale (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.
6. — Armateur. Maladie incurable. Mal de Bright. Crises successives. Période d'accalmie. Guérison temporaire. Reprise du travail. Art. 262 C. com. Délai de quatre mois non expiré. Salaires. Cessation (Cassation, 9 décembre 1903), p. 660.
7. — Armateur. Traitement. Lien étroit. Marin. Sortie de l'hôpital. Rapatriement. Salaires. Paiement jusqu'à expiration des quatre mois. Absence de guérison. Armateur. Reconnaissance. Frais de traitement. Paie-

Digitized by Google

ment. Obligation. Maladie survenue en cours de voyage. Cause des frais de traitement. Preuve. Impossibilité de l'exiger (Nantes, 7 novembre 1903), p. 720.
8. — Compensation. Condition. Dettes liquides et exigibles. Nécessité. Compensation judiciaire. Demande reconventionnelle. Tribunaux. Droit d'établir et de liquider une dette. Marin. Insubordination. Dommages-intérêts alloués. Salaires. Compensation (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
9. — Insaisissabilité. Rapports de l'armateur et du matelot. Inapplication. Matelots. Insubordination. Violation de leurs engagements. Armateur. Salaires. Non obligation de les payer (Nantes, 30 novembre 1903), p. 553.
10. — Privilèges. Règle « Nul ne plaide par procureur ». Privilèges. Navires. Prix. Distribution. Salaires de l'équipage. Capitaine. Production irrecevable (Havre, 13 février 1904), p. 854.
ANGLETERRE. — 11. — Gens de mer. Matelot en détresse à l'étranger. Conditions. Matelot naufragé. Frais d'entretien et de rapatriement. Paiement des gages. Merchant shipping Act de 1894, section 191 (Haute Cour de justice, 4 mars 1904), p. 923.
ETATS-UNIS. — 12. Avances. Gens de mer. Loi fédérale. Nullité. Navire étranger. Application de la loi fédérale (Cour suprême des Etats-Unis, 1er juin 1903), p. 472.
13. — Désertion. Gens de mer. Perte de gages. Statut sur la marine marchande (Cour du district sud de New-York, 16 octobre 1903), p. 928.
14. — Capitaine. Salaires. Absence de droit de suite sur le navire (Cour d'appel, 9e circuit, 4 mai 1903), p. 473.
15. — Privilège Gens de mer. Cour d'Amirauté. Compétence. Navire. Privilège des marins pour leurs salaires. Droit de suite. Nécessité d'une saisie (Cour d'appel, 9e circuit, 4 mai 1903), p. 473.

Voir : Assurance maritime, nos 27, 28, 30 31 ; — Gens de mer.

Salvage association. — Voir : Avaries communes, n° 13.

Sauvetage. — FRANCE. — 1. — Décret et arrêté relatifs aux moyens de sauvetage dont doivent être pourvus les navires affectés au transport des passagers (26 juin 1903, 2 mai 1904), p. 162.
2. — Assurances maritimes. Délaissement. Propriété des objets assurés. Actions. Transfert à l'assureur. Art. 385. Acceptation nécessaire. Assureurs. Mesures de sauvetage. Absence d'acceptation tacite. Epave. Abandon à la marine. Délaissement non accepté. Assuré. Action contre l'auteur responsable du sinistre. Recevabilité (Cassation, 23 avril 1903), p. 5.
3. — Contribution. Marchandises. Naufrage. Echouement. Sauvetage. Capitaine. Non contribution (Cassation, 14 mars 1904), p. 825.
4. — Gens de mer. Capitaine. Accident. Armateur. Faute lourde ou intentionnelle prouvée. Responsabilité. Drosse du gouvernail. Rupture. Irresponsabilité. Canot. Défectuosités, Défaut de preuve. Irresponsabilité. Capitaine. Usure de la drosse. Défectuosités du gouvernail. Faute. Accident au capitaine. Armateur irresponsable (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.
5. — Gens de mer. Accident. Armateur. Faute lourde. Relation de cause à effet nécessaire. Responsabilité. Echouement. Faute. Sauvetage postérieur. Accident. Irresponsabilité (Marseille, 13 mars 1903), p. 90.
ALLEMAGNE. — 6. — Assistance maritime. Indemnité. Navires de sauvetage spéciaux. Entreprise. Eléments de fixation. Frais généraux d'exploitation. Nombre moyen de sauvetages annuels (Tribunal de l'Empire, 12 avril 1902), p. 106.
ANGLETERRE. — 7. — Assistance maritime. Remorqueur et remorqué. Sauvetage nécessité

Digitized by Google

par la négligence du remorqueur et du remorqué. Remorqueur. Indemnité. Absence de droit (Haute Cour de justice, 2 novembre 1903), p. 594.

8. — Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans le contrat de transport. « Suing and labouring clause ». Inapplication. Frais de sauvetage de la cargaison. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 21 juillet 1903), p. 428.

9. — Assurance maritime. Absence de droit au délaissement pour défaut de perte totale. Dépenses de sauvetage faites par les assureurs. Suing and labouring clause. Assureurs mandataires de l'assuré. Irresponsabilité de l'assuré (Haute Cour de justice, 31 juillet 1903), p. 432.

GRÈCE. — 10. — Assurance maritime. Délaissement. Sauvetage postérieur de la chose assurée avant l'acceptation ou la validation du délaissement. Nullité du délaissement (Cour de l'Aréopage, 1903), n° 74), p. 929.

Voir : Assistance maritime.

Sciage. — Voir : Affrètement, n° 1.

Second. — Voir : Accident, n° 8; — Gens de mer, n° 28.

Shipowner. — Voir : Manager, n° 2.

Signaux. — Voir : Abordage, Brouillard.

Société. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Armateurs. Patrons pêcheurs. Société de secours mutuels. Objet. Evénements de mer. Perte de bateaux. Indemnité. Société d'assurances maritimes. Article 332 C. com. Clause compromissoire. Validité. Statuts. Bureau. Fixation souveraine et en dernier ressort des indemnités. Validité. Bateau perdu. Impéritie de l'équipage. Bureau. Refus d'indemnité. Décision obligatoire (Cassation, 28 avril 1902), p. 343.

2. — Assurances maritimes. Assureurs. Groupement. Comité. Dénomination dans le domaine public. Comité d'assureurs maritimes. Enoncé d'un fait. Titre. Légitimité (Marseille, 29 janvier 1904), p. 735.

3. — Comité des assureurs maritimes de Marseille. Titre. Comité des compagnies d'assurances maritimes de Marseille. Acceptation. Impossibilité de le critiquer. Jouissance paisible et publique pendant dix-huit ans. Acceptation tacite. Notification d'une reconstitution. Acceptation expresse (Marseille, 29 janvier 1904), p. 735.

Copropriétaires de navire, voir : Armateur, n° 9.

Solidarité. — *Abordage, chargeurs*, voir : Abordage, n° 20. — *Capitaine, Armateur*, voir : Harter Acte, n° 2. — *Copropriétaires de navire*, voir : Armateur, n° 9.

Staries. — FRANCE. — 1. — Droit. Affréteur. Déclaration de rupture. Jours de planche. Absence de droit. Fréteur. Sommation de charger. Jours de planche non expirés. Disposition du navire. Résiliation. Torts de l'affréteur. Demi-fret dû (Bayonne, 13 novembre 1903, p. 728.

2. — Fixation. Chargement. Charte-partie. Absence de fixation. Surestaries. Mise en demeure nécessaire. Consignataire du navire. Lettre au chargeur. Lenteur de l'embarquement. Plainte Staries. Calcul du consignataire. Délai non expiré. Absence de mise en demeure. Chargeur. Défaut de protestation écrite. Non acceptation (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

3. — Grève. Ouvriers d'une corporation. Grève générale. Contrat. Impossibilité de la prévoir et de la conjurer. Absence de violences. Impossibilité d'embaucher. Force majeure. Staries. Suspension (Rochefort sur-Mer, 29 janvier 1904), p. 722.

4. — Grève. Cessation de travail d'ouvriers charbonniers. Grève partielle Charte-partie. Clause d'exonération des grèves ou autres événements au-dessus du contrôle des réceptionnaires.

Digitized by Google

Application partielle de la clause. Jours de planche doublés (Marseille, 8 juin 1903), p. 102.

ALLEMAGNE. — 5. — Charte-partie. Clause « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Destinataire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant le délai de débarquement calculé d'après la clause. Impossibilité. Capitaine. Suspension du débarquement. Droit à surestaries. Condition. Jour fixé par le destinataire pour recevoir le solde. Marin prêt à débarquer (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

6. — Fixation. Surestaries. Dimanches et jours fériés. Non déduction (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

ANGLETERRE. — 7. — Surestaries. Contrat de la « London Corn Trade Association ». Echelle de déchargement (Haute-Cour de justice, 11 novembre 1903), p. 596.

BELGIQUE. — 8. — Charte-partie. Clause: départ des staries le lendemain du jour où le navire sera en place « sans tour de rôle ». Sens. Perte de temps à la charge des propriétaires de la cargaison. Application aux ports de chargement et de déchargement. Staries. Point de départ. Navire prêt à débarquer (Bruxelles, 6 novembre 1903), p. 759.

ITALIE. — 9. — Point de départ. Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.

10. — Point de départ. Charte-partie. Clause de commencement des staries « que le navire soit ou non à sa place de débarquement ». Clause « temps permettant ». Navire dans l'avant-port (Casale, 2 février 1903), p. 935.

11. — Point de départ. Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer, qu'il soit à sa place de déchargement ou non. Fixation du cours des staries. Encombrement du port. Risque à la charge des réceptionnaires. Retard. Surestaries dues (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.

12. — Jours ouvrables. Preuve. Usages de Gênes. Certificat de la capitainerie du port. Autres moyens de preuve. Témoins. Admission (Casale, 2 février 1903), p. 935.

13. — Suspension. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant-port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.

14. — Suspension. Charte-partie. Clause « en cas de grève ou autre événement indépendant de la volonté des réceptionnaires, empêchant ou retardant le débarquement, le cours des staries sera suspendu ». Grève née à l'instigation des négociants réceptionnaires. Accord avec les ouvriers. Suspension du cours des staries (Cassation de Turin, 4 mars 1904), p. 789.

15. — Suspension. Cours des staries. Cas de force majeure. Grosse mer. Impossibilité de débarquer. Suspension (Casale, 2 février 1903), p. 935.

SUÈDE. — 16. — Chargement sur gabares. Inapplicabilité du Code maritime (Stockholm, 24 juillet 1902), p. 129.

17. — Charte-partie. Expression « weather working days ». Sens. Temps permettant (Stockholm, 16 mai 1902), p. 127.

Subrogation. — *Avaries communes, assureurs, paiement, subrogation*, voir : Assurance maritime, n° 18.

Digitized by Google

Voir : Abordage, n° 20.

Sulfuration. — Voir : Navire, n° 3.

Surestaries. — FRANCE. — 1. — Faute de l'armateur. Armateur. Port. Navire à flot. Chargement trop considérable. Faute. Clause : « Livraison sous palan dans le port ou aussi près que le navire pourra sûrement débarquer, étant toujours à flot ». Port de destination. Navires calant un certain nombre de pieds. Entrée interdite. Armateur. Connaissance de l'interdiction. Frais d'allèges et surestaries à sa charge (Aix, 26 mai 1903), p. 201.

2. — Faute de l'armateur. Charte-partie. Clause de chargement sous palan. Marchandises amenées le long du bord. Chargement. Arrimage. Charge du navire. Chargement. Retard. Armateur. Absence de droit à surestaries. Préjudice causé à l'affréteur. Compagnie de chemin de fer. Stationnement de wagons. Frais de magasinage. Armateur. Remboursement. Indemnité. Obligation (Paris, 23 janvier 1903), p. 359.

3. — Force majeure. Charte-partie. Clause « aussi près que le navire pourra s'approcher toujours à flot ». Portée générale. Impossibilité de décharger à l'endroit désigné. Fleuve. Baisse des eaux. Impossibilité de remonter le fleuve. Surestaries. Frais d'allèges. Charge du destinataire (Bordeaux, 22 décembre 1903), p. 848.

4. — Mise en demeure. Staries. Chargement. Charte-partie. Absence de fixation. Surestaries. Mise en demeure nécessaire. Consignataire du navire. Lettre au chargeur. Lenteur de l'embarquement. Plainte. Staries Calcul du consignataire. Délai non expiré. Absence de mise en demeure. Chargeur. Défaut de protestation écrite. Non acceptation (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

5. — Réserves. Surestaries au port de charge. Connaissement. Signature. Fret. Paiement. Absence de protestation. Demande irrecevable (Marseille, 19 novembre 1903), p. 561.

6. — Abordage. Chômage. Indemnité. Calcul. Préjudice. Surestaries. Inapplication (Marseille, 11 février 1904), p. 884.

7. — Avaries communes. Gages et vivres de l'équipage. Surestaries. Cumul. Impossibilité (Dunkerque, 17 février 1903), p. 208.

8. — Avaries communes. Echouement. Partie de la cargaison. Débarquement dans l'intérêt commun. Avaries. Réembarquement impossible. Affréteur. Délai pour trouver des marchandises en remplacement. Surestaries. Avaries communes (Dunkerque, 3 février 1903), p. 204.

ALLEMAGNE. — 9. — Charte-partie Staries. Clause « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Destinataire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant le délai de débarquement calculé d'après la clause. Impossibilité. Capitaine. Suspension du débarquement. Droit à surestaries. Condition. Jour fixé par le destinataire pour recevoir le solde. Marin prêt à débarquer (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

10. — Dimanches et jours fériés. Surestaries. Non déduction (Tribunal de l'empire, 15 juin 1903), p. 741.

ANGLETERRE. — 11. — Connaissement. Débarquement. Clause de livraison aussi vite que le navire peut livrer, à défaut faculté de mise à terre. Réceptionnaires. Retard dans la réception. Capitaine. Droit à surestaries (Haute Cour de justice, 3 février 1904), p. 757.

12. — Force majeure. Charte-partie. Clause : aussi vite que le navire peut délivrer et suivant les usages du port. Lieu de débarquement désigné par les réceptionnaires. Encombrement des docks. Défaut de place. Grève. Manque d'allèges. Retard. Irresponsabilité des

Digitized by Google

réceptionnaires. Surestaries non dues (Haute Cour de justice, 23 mai 1903), p. 426.
13. — Contrat de la « London Corn Trade Association ». Echelle de déchargement (Haute Cour de justice, 11 novembre 1903), p. 596.
BELGIQUE. — 14. — Action en paiement. Encaissement du fret. Capitaine. Absence de réserves. Action. Recevabilité (Anvers, 11 juin 1902), p. 285.
15. — Capitaine. Obligation de protester à chaque interruption du travail (Anvers, 11 juin 1902), p. 285.
DANEMARK. — 16. — Abordage. Navire de guerre. Faute. Etat. Responsabilité. Indemnité. Navire abordé. Age de plus de trente ans. Différence du vieux au neuf. Possibilité de ne pas en tenir compte. Chômage. Taux des surestaries. Tant par tonne. Tonnage net (Copenhague, 17 juillet 1901), p. 112.
ETATS-UNIS. — 17. — Affrètement. Clause d'embarquement aussi vite que le navire pourra recevoir. Mauvais temps. Retard. Surestaries dues (Cour du district sud de New York, 9 juin 1903), p. 622.
18. — Jours fériés. Exclusion des jours de fête. Appréciation de la loi d'un Etat. Non obligation de suspendre le travail. Refus de travail. Absence de preuve. Surestaries dues (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p 624.
19. — Réserves du capitaine. Droit ouvert à l'armateur (Cour du district est de Pensylvanie, 20 juillet 1903), p. 624.
ITALIE. — 20. — Surestaries. Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer, qu'il soit à sa place de déchargement ou non. Fixation du cours des staries. Encombrement du port. Risque à la charge des réceptionnaires. Retard. Surestaries dues (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.
21. — Connaissement. Clause. Cargaison à prendre le long du bord. Obligation de recevoir dès que le navire sera prêt à livrer « wether in berth or not ». Sens. Fixation du cours des staries. Gênes. Navire ancré dans l'avant-port. Point de départ des staries. Clause de suspension des staries par tout événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Avant-port. Difficultés du déchargement. Absence de force majeure. Encombrement. Défaut de wagons et d'allèges. Risques à la charge des réceptionnaires. Surestaries dues (Gênes, 24 avril 1903), p. 627.
22. — Paiement. Consignataire du navire. Rôle. Représentant de l'armateur. Fonctions. Port de destination. Exécution du contrat de transport. Action en paiement de surestaries. Qualité pour agir. Utilité de l'institution (Gênes, 27 mars 1903), p. 625.

T

Tacite reconduction. — Voir : Assurance maritime, n° 5.
Télégramme. — Voir : Vente « coût, fret et assurance », n° 7.
Tiers-consignataire. — FRANCE. — 1. — Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p. 216.
2. — Capitaine. Retard de l'un des destinataires. Capitaine. Sé-

Digitized by Google

questre. Nomination. Article 305. Obligation. Délivrance de la totalité de la cargaison. Responsabilité envers le tiers porteur de bonne foi (Douai, 9 juillet 1903), p. 354.
3. — Mission. Marchandises. Conservation pour compte de qui il appartiendra. Retirement. Connaissements-chefs détenus par le capitaine. Dégagement. Obligations du capitaine. Substitution. Destinataire porteur des connaissements. Livraison. Droit. Identité des marchandises. Absence de difficulté. Autorisation de justice. Non nécessité. Retard à la livraison. Tiers consignataire. Responsabilité. Capitaine. Irresponsabilité (Bordeaux, 20 juillet 1903). p. 699.
4. — Magasins de la Marine. Connaissement. Porteur. Réception. Livraison au représentant du chargeur. Dépôt dans les magasins de la Marine. Absence de tierce consignation conformément à l'article 306 C. com. Livraison. Passage en mains tierces. Armateur. Paiement du fret. Privilège éteint (Havre, 12 mai 1903), p. 218.
BELGIQUE. — 5. — Fret. Refus de paiement. Article 79 de la loi maritime. Désignation d'un séquestre. Fonctions de séquestre confiées au destinataire lui-même (Anvers, 18 janvier 1904), p. 772.
6. — Fin de non-recevoir. Article 233 loi maritime. Manquant. Absence de caractère d'ordre public. Renonciation possible. Capitaine. Dépôt du fret jusqu'à solution du litige. Acceptation. Défaut de renonciation (Bruxelles, 29 avril 1903), p. 266.
Tonnage. — FRANCE. — 1. — Droits d'accostage. Jetée. Concession. Décret. Tonne enregistrée. Registered ton. Sens. Acte de francisation. Jauge nette. Perception (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
2. — Droits d'accostage. Base. Tonne enregistrée. Acte de francisation. Jauge nette actuelle. Décret du 31 janvier 1893. Concession antérieure. Concessionnaire. Préjudice. Conventions. Expiration. Décret. Application (Havre, 5 janvier 1904), p. 703.
Chômage, indemnité, tonnage net, voir : Abordage. n° 45.
Traite documentaire. — FRANCE. — 1. — Droits du porteur. Marchandises. Connaissement. Représentation. Porteur Possession. Gage. Exceptions du chef du tireur inopposables. Tireur. Créanciers. Oppositions sur la cargaison. Impossibilité. (Havre, 8 décembre 1903). p. 532.
2. — Documents. Vente. Usage. Facture Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.
3. — Endossement. Validité. Lieu de l'endossement. Législation américaine. Traites. Valeur fournie. Date de l'endos. Inutilité. Connaissement endossé en blanc. Connaissement au porteur. Assimilation. Régularité (Havre, 8 déc. 1903), p. 532.
4. — Endossement régulier. Translation de propriété. Présomption. Preuve contraire (Havre, 8 Déc. 1903), p. 532.
5. — Encaissement. Traite documentaire. Banque chargée de l'encaissement. Acheteur. Insuffisance des documents. Refus de paiement. Banque. Avis au vendeur. Lettre suffisante. Avis télégraphique non obligatoire. (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.
ITALIE. — 6. — Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite

Digitized by Google

avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.

Acceptation, gage, voir : Consignataire de la cargaison, n° 1.

Transbordement. — FRANCE. — 1. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Fautes. Clause inapplicable. Débarquement. Absence de récolement. Connaissement dressé au port de charge. Cargaison conforme. Présomption (Cassation, 3 février 1904), p. 670.

2. — Connaissement. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Transbordement. Affrètement d'un navire. Débarquement. Rechargement. Agents de l'armateur. Substitution au capitaine. Faute. Clause inapplicable (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

3. — Connaissement. Clause d'exonération. Transbordement autorisé. Agents de l'armateur. Auxiliaires du capitaine. Transbordement défectueux. Capitaine. Défaut d'assentiment. Absence de preuve. Navire. Perte. Armateur. Irresponsabilité (Nouméa, 25 juillet 1903), p. 524.

4. — Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte. Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation souveraine (Cassation, 3 février 1904), p. 661, 666, 670.

5. — Connaissement. Clause de transbordement. Transbordement. Navire. Perte Preuve du transbordement et de l'identité des marchandises. Charge du transporteur. Juge du fait. Appréciation. Débarquement de la cargaison. Rechargement. Défectuosité. Individualisation des marchandises non prouvée. Responsabilité du transporteur. Condamnation justifiée. Clause de transbordement. Restriction en cas de force majeure. Non lieu à cassation (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

6. — Connaissement. Clause de transbordement en toute circonstance. Navires en correspondance approximative. Application. Marchandise. Chargement pour une escale régulière. Autre port. Débarquement arbitraire. Long séjour. Avaries. Capitaine. Armateur. Responsabilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 407.

7. — Connaissement. Clause de transbordement sur un navire de la Compagnie ou un navire étranger. Sens. Transbordement de vapeur à vapeur. Navires de même nationalité. Faculté. Transbordement d'un vapeur sur un voilier. Risques de navigation aggravés. Impossibilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 405.

8. — Connaissement direct. Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903) p. 52.

9. — Connaissement. Jugement. Substitution de demande. Impossibilité. Conclusions. Motifs non invoqués. Eléments du débat. Possibilité de les y puiser. Compagnie de navigation. Prise en charge. Transbordement. Perte. Responsabilité envers le chargeur. Action en garantie contre le second transporteur. Premiers juges. Admission. Motifs. Mauvaisarrimage. Excès de chargement. Appel. Conclusions non modifiées. Confirmation. Motifs. Manquant au rembarquement. Demande en garantie générale. Motifs de la condamnation principale. Garantie. Application. Motifs de l'assignation en garan-

Digitized by Google

tie. Prise en charge. Absence d'aveu judiciaire (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

10. — Connaissement. Chargeur. Demande principale. Armateur. Transbordement. Action en garantie. Subordination. Cassation. Portée générale (Cassation, 3 février 1904), p. 676.

11. — Pilotage. Loi du 22 août 1791. Loi exclusivement relative à la matière des douanes. Pilotage. Inapplication. Navire. Appel du pilote. Transbordement au large de passagers et de bagages. Contravention douanière. Droits de pilotage. Capitaine. Condamnation non justifiée (Cassation, 23 novembre 1903), p. 518.

12 — Vente sur embarquement. Délai fixé. Chargement. Port intermédiaire. Connaissement. Destination définitive non indiquée. Transbordement. Connaissement distinct. Vendeur. Obligation non remplie. Résiliation. Connaissement direct. Obligation remplie (Marseille, 19 novembre 1903), p. 564.

13. — Vente sur embarquement. Délai expiré. Long temps écoulé. Voilier. Long parcours fluvial. Incidents de navigation. Port de transbordement. Long séjour. Embarquement à l'époque fixée. Admissibilité. Vendeur. Sommation par l'acheteur. Désignation du navire. Non lieu à remplacement. Navire. Arrivée imminente. Obligation de l'attendre (Marseille, 19 janvier 1904), p. 733.

ITALIE. — 14. — Vente coût, fret et assurance. Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité. Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.

Transit. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Garantie. Clause. Risques d'incendie par fortune de mer. Sens. Incendie pendant le voyage. Séjour en transit avant réexpédition à l'intérieur. Comptoir de l'assuré. Magasin affecté au transit. Durée. Police. Absence de délai. Voyage. Interruption. Cas fortuit. Incendie. Assureurs. Responsabilité (Bordeaux, 30 juillet 1903), p. 879.

ANGLETERRE. — 2. — Assurance maritime. Assurance sur facultés. Marchandise en transit. Police. Clause. Séjour temporaire à quai. Risque couvert. Incendie sur quai. Voyage non terminé. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 4 août 1903), p. 433.

Transport par terre et par mer. — Voir : Assurance maritime, n° 11 ; — Fin de non recevoir, n° 4.

Tribunaux disciplinaires. — Voir : Capitaine, n° 9.

U

Usages. — FRANCE. — 1. — Manquants. Acquiescement. Effet. Fins véritables de l'ajournement. Destinataire. Balles. Défaut de marques. Refus de prendre livraison. Consignataire. Assignation en prise de livraison des balles à reconnaître par experts. Destinataire. Acquiescement. Effet. Balles reconnues. Surplus du manquant. Usages. Droit au remboursement au cours du jour du débarquement (Havre, 21 avril 1903), p. 56.

2. — Vente. Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du

Digitized by Google

troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

ALLEMAGNE. — 3. — Connaissement. Clause « nonobstant toute coutume contraire du port ». Remise de la cargaison au bord du navire. Livraison. Usages du port. Reconnaissance et chargement sur wagons. Livraison définitive. Réceptionnaire. Impossibilité de les invoquer (Tribunal supérieur hanséatique, 13 décembre 1903), p. 589.

4. — Connaissement. Référence à la loi allemande. Application. Connaissement. Rédaction en langue étrangère. Droit allemand. Clauses. Interprétation. Usages du pays. Parties de nationalité différente. Langue étrangère. Sens. Soumission aux usages du pays (Hambourg, 2 janvier 1903), p. 424.

ANGLETERRE. — 5. — Vente sur embarquement. Vente sur échantillon. Grains. Marchandise non conforme à l'échantillon. Usages du commerce. Qualité. Différence légère. Conformité commerciale. Résiliation. Impossibilité. Bonification (Haute Cour de justice, 23 février 1904), p. 921.

BELGIQUE. — 6. — Débarquement. Charte-partie. Cargaison de céréales. Référence aux règles du London Corn Trade Association Contract. Portée. Débarquement suivant les usages du port de destination (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

DANEMARK. — 7. — Bateau de pêche. Armateur. Victuailles. Usage local. Fournitures à la charge de l'équipage. Irresponsabilité de l'armateur (Copenhague, 16 avril 1902), p. 114.

ETATS-UNIS. — 8. — Preuve. Série d'actes semblables (Cour du district nord de la Californie, 18 septembre 1903), p. 786.

ITALIE. — 9. — Staries. Jours ouvrables. Preuve. Usages de Gênes. Certificat de la capitainerie du port. Autres moyens de preuve. Témoins. Admission (Casale, 2 février 1903), p. 935.

Règlement entre courtier et assureur, ignorance de l'assuré, voir : Assurance maritime, n° 59.

V

Vente. — FRANCE. — 1. — Echantillon. Vente sur embarquement. Clause de conformité morale à un échantillon authentique. Marchandise non spécialisée. Echantillon prélevé sur un lot. Marché non cantonné sur ce lot (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

2. — Consignataire de la cargaison. Marchandises. Charge de vendre. Traites documentaires. Acceptation. Qualité de créancier gagiste. Obligation de veiller à la conservation de la marchandise. Risque d'incendie. Obligation de faire assurer. Défaut d'assurance. Incendie dans les docks. Responsabilité. Consignataire. Commissionnaire à la vente. Obligation et responsabilité identiques (Marseille, 4 juin 1903), p. 234.

3. — Traite documentaire. Banque chargée de l'encaissement. Acheteur. Insuffisance des documents. Refus de paiement. Banque. Avis au vendeur. Lettre suffisante. Avis télégraphique non obligatoire (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

4. — Traite documentaire. Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

5. — Armateur. Responsabilité. Limites. Préjudice direct. Contrat d'achat et vente. Inexécution. Irresponsabilité (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

ANGLETERRE. — 6. — Vente sur embarquement. Vente sur

Digitized by Google

échantillon. Grains. Marchandise non conforme à l'échantillon. Usages du commerce. Qualité. Différence légère. Conformité commerciale. Résiliation. Impossibilité. Bonification (Haute Cour de justice, 23 février 1904), p. 921.

BELGIQUE. — 7. — Débarquement. Charte-partie. Cargaison de céréales. Référence aux règles du London Corn Trade Association Contract. Portée. Débarquement suivant les usages du port de destination (Bruxelles, 23 février 1903), p. 461.

Vente coût et fret. — FRANCE. — 1. — Caractère essentiel. Marchandises. Embarquement. Risques de l'acheteur (Marseille, 15 octobre 1903), p. 410.

2. — Clauses « coût et fret », « embarquement courant d'un mois », « paiement sur poids de débarquement après livraison ». Compatibilité (Marseille, 15 octobre 1903), p. 410.

Vente coût, fret et assurance. — FRANCE. — 1. — Documents à remettre à l'acheteur. Connaissement constatant l'embarquement. Police. Connaissement afferant à des marchandises « pour être embarquées ». Marchandise à quai. Assurance maritime. Risque non couvert. Présentation prématurée des documents. Acheteur. Droit de refus. Résiliation (Marseille, 11 novembre 1903), p. 417.

2. — Documents. Usage. Facture. Police d'assurance. Certificat de pesage. Jeu complet des connaissements. Vendeur. Détention de trois exemplaires du connaissement. Envoi de deux exemplaires. Capitaine. Refus de livraison justifié. Vendeur. Faute. Retard dans l'envoi du troisième exemplaire. Débarquement. Mise à quai. Droits de quai. Frais supplémentaires. Responsabilité (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

3. — Documents. Connaissement spécifiant la marchandise. Remise avant l'ouverture des panneaux. Obligation. Sanction. Résiliation. Acheteur. Assurance contractée. Primes. Vendeur. Remboursement. Obligation (Marseille, 15 octobre 1903), p. 410.

4. — « Paiement à l'arrivée du navire ». Remise des documents. Paiement d'avance. Règles modifiées. Différence de qualité. Bonification. Non lieu à résiliation. Règle maintenue (Marseille, 10 décembre 1903), p. 568.

5. — Paiement comptant contre document. Acheteur. Remise des documents. Livraison. Paiement. Obligation. Marchandise. Défaut de qualité. Recours ultérieur (Bordeaux, 9 mars 1903), p. 393.

6. — Paiement contre ordre de livraison. Non remise du connaissement. Défaut de vérification de la marchandise. Acheteur. Paiement. Caractère provisoire. Qualité. Condition d'embarquement. Embarquement tardif. Contestation ultérieure. Demande en résiliation. Recevabilité (Marseille, 18 décembre 1903), p. 573.

7. — Refus de paiement. Traite documentaire. Banque chargée de l'encaissement. Acheteur. Insuffisance des documents. Refus de paiement. Banque. Avis au vendeur. Lettre suffisante. Avis télégraphique non obligatoire (Dunkerque, 17 juin 1902), p. 28.

8. — Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Article 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Article 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

ITALIE. — 9. — Acheteur. Réception du connaissement et des documents. Acceptation de la traite. Vente parfaite. Transfert de propriété. Endossement du connaissement. Tiers porteur. Droit d'exiger la livraison. Vendeur. Création d'un nouveau connaissement. Transbordement. Vente postérieure. Endossement à un tiers. Non validité.

Digitized by Google

Acheteur primitif. Faillite avant livraison. Endossement du connaissement primitif. Vendeur. Impossibilité de retenir la marchandise. Vendeur non payé. Revendication de la marchandise. Condition. Tiers porteur de mauvaise foi. Vente fictive. Preuve à la charge du vendeur (Gênes, 27 mars 1903), p. 790.

Vente par filière. — Voir : *Connaissement*, n° 16.

Vente sur embarquement. — FRANCE. — 1. — Echantillon. Clause de conformité morale à un échantillon authentique. Marchandise non spécialisée. Echantillon prélevé sur un lot. Marché non cantonné sur ce lot (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

2. — Délai. Clause : prompt embarquement. Délai : vingt et un jours (Marseille, 18 décembre 1903), p. 573.

3. — Délai fixé. Chargement. Port intermédiaire. Connaissement. Destination définitive non indiquée. Transbordement. Connaissement distinct. Vendeur. Obligation non remplie. Résiliation. Connaissement direct. Obligation remplie (Marseille, 19 novembre 1903), p 564.

4. — Délai expiré. Long temps écoulé. Voilier. Long parcours fluvial. Incidents de navigation. Port de transbordement. Long séjour. Embarquement à l'époque fixée. Admissibilité. Vendeur. Sommation par l'acheteur. Désignation du navire. Non lieu à remplacement. Navire. Arrivée imminente. Obligation de l'attendre (Marseille, 19 janvier 1904), p. 733.

5. — Désignation d'un navire. Marché. Transformation. Vente par navire désigné. Désignation par lettre. Acheteur. Défaut de réponse et de protestation. Usage. Acceptation tacite. Vendeur. Modification impossible. Navire désigné. Chargement après le délai. Acheteur. Droit à résiliation. Vendeur. Erreur. Informations insuffisantes sur l'époque de chargement. Absence d'erreur matérielle sur le nom du navire. Désignation. Validité (Marseille, 5 juin 1903), p. 237.

6. — Désignation du navire. Acceptation par l'acheteur. Transformation du marché. Vente par navire désigné. Acheteur. Note de la désignation à titre d'indication seulement. Défaut d'acceptation. Absence de transformation du marché. Vendeur. Obligation de livrer. Perte du navire. Inexécution du marché. Responsabilité. Différence des cours (Marseille, 25 juin 1903), p 395.

7. — Force majeure. Gel prématuré d'un fleuve quelques jours avant le marché. Absence de cas de force majeure (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

8. — Force majeure. Evénement fortuit. Vigilance de l'homme. Impossibilité de le prévoir. Danube. Glaces. Mois de novembre et décembre Événement à prévoir. Absence de force majeure (Aix, 8 juin 1903), p. 370.

9. — Force majeure. Vendeur. Obligation de livrer. Evénement rendant l'exécution plus difficile. Impossibilité de livrer la marchandise en vue lors du contrat. Possibilité de s'en procurer une autre. Absence de cas de force majeure (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

10. — Force majeure. Vendeur. Marchandise de même provenance et de même qualité. Faculté de livraison. Evénement fortuit. Marchandise en vue lors du contrat. Livraison impossible. Autre marchandise conforme au marché. Non livraison. Vendeur. Résiliation. Dommages-intérêts (Aix, 8 juin 1903), p. 370.

11. — Force majeure. Preuve. Charge du vendeur (Aix, 8 juin 1903), p. 370.

12. — Irrégularités. Acheteur. Ordre de livraison Réception. Silence. Délai. Prétendues irrégularités. Embarquement tardif. Remise tardive de l'ordre. Irregularités couvertes (Marseille, 8 février 1904), p. 739.

13. — Irrégularités. Clause : paiement contre ordre de livraison. Non remise du connaissement. Défaut de vérification de la marchandise. Acheteur. Paiement.

Digitized by Google

Caractère provisoire. Qualité. Condition d'embarquement. Embarquement tardif. Contestation ultérieure. Demande en résiliation. Recevabilité (Marseille, 18 décembre 1903), p. 573.

14. — Résiliation au profit de l'acheteur. Différence des cours. Règlement. Dates. Dernier jour du délai d'embarquement. Arrivée probable de la marchandise. Demande en justice. Acheteur. Option (Marseille, 4 mai 1903), p. 93.

15. — Résiliation. Acheteur. Dommages-intérêts. Différence des cours (Marseille, 8 février 1904), p. 739.

ANGLETERRE. — 16. — Vente sur échantillon. Grains. Marchandise non conforme à l'échantillon. Usages du commerce. Qualité. Différence légère. Conformité commerciale. Résiliation. Impossibilité. Bonification (Haute Cour de justice, 23 février 1904), p. 921.

Vente par navire désigné. — FRANCE. — 1. — Vente sur embarquement. Désignation d'un navire. Marché. Transformation. Vente par navire désigné. Désignation par lettre. Acheteur. Défaut de réponse et de protestation. Usage. Acceptation tacite. Vendeur. Modification impossible. Navire désigné. Chargement après le délai. Acheteur. Droit à résiliation. Vendeur. Erreur. Informations insuffisantes sur l'époque de chargement. Absence d'erreur matérielle sur le nom du navire. Désignation. Validité (Marseille, 5 juin 1903), p. 237.

2. — Vente sur embarquement. Désignation du navire. Acceptation par l'acheteur. Transformation du marché. Vente par navire désigné. Acheteur. Note de la désignation à titre d'indication seulement. Défaut d'acceptation. Absence de transformation du marché. Vendeur. Obligation de livrer. Perte du navire. Inexécution du marché. Responsabilité. Différence des cours (Marseille, 25 juin 1903), p. 395.

Vente aux enchères. — FRANCE. — 1. — Armateur. Arrivée des marchandises. Défaut d'avis au destinataire. Douane. Vente. Armateur. Mise en demeure au chargeur de prendre livraison. Avis postérieur à la vente. Prétendus avis antérieurs. Défaut de justification. Valeur des marchandises. Responsabilité (Alger, 25 février 1903), p. 579.

2. — Armateur. Capitaine. Cargaison. Obligation de livrer au seul porteur du connaissement. Absence de porteur. Article 306 Code de commerce. Nomination d'un tiers consignataire. Cargaison. Prétendu propriétaire non porteur du connaissement. Paiement du fret au capitaine. Droits sur la cargaison. Cargaison devenue litigieuse. Capitaine. Responsabilité. Porteur du connaissement. Droit de propriété. Instance judiciaire. Cargaison vendue aux enchères. Capitaine. Armateur. Réparation du préjudice. Obligation. Prix d'achat. Débours. Déduction du net produit de la vente. Dommages-intérêts. Prétendu propriétaire. Achat à l'expéditeur. Bonne foi. Ordre de justice. Restitution du fret. Absence de recours contre lui (Alger, 3 décembre 1902), p. 246.

3. — Armateur. Exploit d'ajournement. Tribunal de commerce. Chargeurs, destinataires et séquestre de la cargaison ajournés. Fins de la demande. Vente aux enchères de la cargaison. Versement aux mains de l'armateur des fret, remboursements et frais. Absence de demande de condamnation au paiement du fret. Défaut de demande principale. Nullité de l'exploit. Procédure subséquente. Nullité (Havre, 12 mai 1903), p. 218.

4. — Assurances sur facultés. Règlement. Expertise. Vente aux enchères. Assureurs. Choix. Option nécessaire. Expertise. Agent des assureurs. Assistance sans réserve. Acceptation. Expertise terminée. Assuré. Droit de disposer de la marchandise (Marseille, 18 mars 1904), p 887.

Vente de navire. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Dé-

Digitized by Google

laissement. Assureur. Refus. Vente du navire. Retard. Armateur. Propre assureur d'une portion. Frais d'entretien. Part à sa charge. Délaissement validé. Assureurs. Remboursement de cette part. Obligation (Paris, 4 janvier 1904), p. 520.

2. — Capitaine. Congédiement. Cause. Rupture du voyage. Droit à indemnité. Vente du navire en cours de route. Campagne continuée. Rôle d'équipage maintenu. Absence de rupture du voyage (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.

.— Privilèges sur les navires. Art. 191 C. com. Fournisseur. Contrat avec le propriétaire. Privilège. Contrat avec l'acheteur. Défaut de mutation en douane. Vente résolue. Absence de privilège (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

4 — Privilèges. Navire. Vente amiable. Créancier privilégié. Absence de privilège sur le prix (Havre, 26 mai 1903), p. 61.

ALLEMAGNE. -- 5. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 127, 130. Navire en état d'avaries. Police. Modification à l'art. 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Vente du navire par l'assuré. Vente irrégulière. Art. 131 du règlement. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire. Déduction du net produit de la vente du navire. Prix. Représentation du navire Assuré. Absence d'enrichissement illicite, Assureur. Impossibilité d'exiger la déduction (Tribunal supérieur hanséatique, 13 juin 1903), p. 256.

6. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 130. Navire en état d'avaries Police. Modification à l'article 130. Obligation pour l'assuré d'effectuer les réparations. Assuré. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Règlement. Art. 131, § 5. Droit pour l'assuré d'exiger de l'assureur le règlement de l'avarie d'après le devis des réparations à faire (Tribunal de l'Empire, 2 janvier 1904), p. 915.

7. — Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg Article 102. Vente du navire. Irréparabilité ou « indignité de réparations ». Défaut de preuve. Faute du capitaine. Article 66. Fautes nautiques. Risque non couvert. Absence de perte totale. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal de l'Empire, 20 mai 1903), p. 420.

8. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire (Tribunal de l'Empire, 26 mai 1903), p. 743.

DANEMARK. — 9. — Navire. Privilège. Frais d'armement et d'entretien. Saisie et vente du navire. Innavigabilité Absence de privilège (Viborg, 10 mars 1902), p. 111.

ETATS-UNIS. — 10. — Privilège spécial sur les navires. Loi constitutionnelle. Empiètement d'une loi d'un Etat sur la constitution fédérale. Nullité (Cour suprême des Etats-Unis, 2 mars 1903), p. 472.

GRÈCE. — 11. — Privilège. Vente du navire. Droit de suite. Action intentée contre le tiers acquéreur. Irrecevabilité. Action contre le propriétaire primitif (Athènes, 1902, n° 1762), p. 932.

Veritas. — *Expert, honoraires*, voir : Assurance maritime, n° 36, 37.

Vice propre. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Vice propre. Preuve. Charge de l'assureur. Matières d'épuration du gaz. Incendie. Destruction. Cause inconnue. Assureur. Prétentions. Combustion spontanée. Charbon. Analogie. Composition chimique. Modifica-

Digitized by Google

tion. Expertise sur des matières analogues. Irrecevabilité (Marseille, 27 novembre 1903), p 566.

2. — Connaissement direct. Clause de transport sur allège aux risques du chargeur et au coût du transporteur. Légalité. Effet. Chaland affrété par le transporteur. Bon état apparent de navigabilité. Vice propre. Capitaine. Agents du transporteur. Absence de faute. Risques. Charge du chargeur (Havre, 15 avril 1903), p. 52.

3. — Connaissement. Incendie. Capitaine. Armateur. Responsabilité. Absence de faute. Preuve à leur charge. Incendie. Cause. Vice propre du navire. Vétusté. Défaut d'entretien. Vice d'arrimage. Responsabilité de l'armateur et du capitaine (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

4. — Connaissement. Référence à l' « Harter Act ». Article 4. Ordre ou état apparent de la marchandise. Mention obligatoire. Défaut de mention. Bon état apparent. Marchandises emballées. Effet. Marchandises fermentescibles. Maïs. Portée relative. « Harter Act ». Convention. Portée. Vice propre de la marchandise. Charge de la preuve. Avaries. Armateur. Capitaine. Absence de responsabilité de plein droit. Arrimage défectueux. Mauvaise installation du navire. Preuve. Capitaine. Armateur. Cas fortuit. Vice propre de la marchandise. Défaut de preuve. Responsabilité solidaire (Havre, 23 septembre 1903), p. 384.

5. — Coréceptionnaires. Avaries. Cause. Lot d'un coréceptionnaire. Absence de contrat et de quasi-contrat. Action en responsabilité. Fondement. Quasi-délit. Article 1382 et suiv. C. civ. Coréceptionnaire acheteur « coût, fret et assurance ». Vice propre antérieur à l'embarquement. Irresponsabilité. Article 1384. Fait de la chose. Chose sous la garde du capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

6. — Navire. Remorqueur. Machine. Vice de construction. Explosion. Absence de cas fortuit et de force majeure. Vice occulte. Faute du constructeur. Preuve inopérante. Article 1384 C. civ. Propriétaire. Responsabilité (Cassation, 16 juin 1896), p. 337.

7. — Preuve. Certificat de visite. Présomption de bon état du navire. Découverte du vice propre. Infirmation (Rouen, 28 mai 1902), p. 365.

8. — Preuve. Expertise. Réceptionnaire et assureur. Coréceptionnaire et assureur. Autre expertise. Réceptionnaire. Vice propre. Preuve. Expertises. Impossibilité de les invoquer (Marseille, 30 octobre 1903), p. 413.

ITALIE. — 9. — Assurance maritime. Règlement d'avaries. Règlement fait en dehors de l'assureur. Force obligatoire. Assuré. Avaries. Décision judiciaire entre l'armateur et les chargeurs. Cause. Vice propre. Avarie particulière. Assuré. Règlement avec l'assureur. Impossibilité de contester (Gênes, 11 décembre 1903), p. 791.

Vitesse. — ALLEMAGNE. — 1. — Abordage. Brouillard. Vapeur et voilier. Vapeur. Vitesse normale. Vigie suffisante. Apparition subite d'un banc de brume. Voilier couvert par la brume. Vapeur. Absence de faute. Abordage fortuit (Tribunal supérieur hanséatique, 14 mars 1902), p. 109.

2. — Abordage. Brouillard. Règlement international, art. 16 § 2. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper. Continuation de la route à « marche lente ». Faute. Tribunaux. Droit d'apprécier la gravité des fautes. Navire. Faute légère. Défaut d'influence sur la collision. Irresponsabilité. Navire. Art. 16 § 2 Omission de stopper. Faute légère. Autre navire. Art. 16. Brouillard. Vitesse exagérée. Art. 29. Brouillard. Audition d'un navire de position incertaine. Fautes lourdes. Responsabilité de ce navire. Absence de faute commune (Tribunal de l'Empire, 24 octobre 1903), p. 912.

Digitized by Google

BELGIQUE. — 3. — Vapeur. Vitesse excessive. Impossibilité d'éviter des obstacles. Faute. Service international. Absence d'excuse. Droit commun (Bruges, 25 novembre 1903), p. 773.

ETATS-UNIS. — 4. — Abordage. Brouillard. Obligation de marcher à vitesse modérée. Audition du signal de brume d'un autre navire. Obligation de stopper (Cour d'appel (9e circuit), 19 octobre 1903), p. 925.

Voir : Abordage, n° 30.

Vol. — *Mandat, détournement*, voir : Manager, n° 2.

Voir : Baraterie, n° 1.

Voyage. — FRANCE. — 1. — Assurances sur facultés. Police flottante sur facultés. Déclaration d'aliment. Naissance de l'assurance. Point de départ du contrat. Preuve. Avenant. Modifications à la promesse originaire. Validité. Avenant. Déclaration pour un voyage autre que celui prévu dans la police. Acceptation par les assureurs. Engagement valable (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

2. — Assurances sur facultés. Voyage assuré. Modification du point de départ. Point de départ sur la route indiquée. Voyage raccourci. Absence de changement de voyage. Absence de déchéance. Réticence. Absence de preuve. Avarie avant l'embarquement. Expertise destinée à la prouver. Prétendu séjour des marchandises sur quai. Etat défectueux. Assureur. Impossibilité de s'en prévaloir (Cassation, 4 mai 1903), p. 9.

3. — Assurances sur facultés. Garantie. Clause. Risques d'incendie par fortune de mer. Sens. Incendie pendant le voyage. Séjour en transit avant réexpédition à l'intérieur. Comptoir de l'assuré. Magasin affecté au transit. Durée. Police. Absence de délai. Voyage. Interruption. Cas fortuit. Incendie. Assureurs. Responsabilité (Bordeaux, 30 juillet 1903), p. 879.

4. — Assurances sur corps. Police française. Article 17. Trajet pour aller au port de réparation en dehors des opérations commerciales. Assurances à terme. Prime mensuelle suspendue. Gages et vivres de l'équipage. Charge de l'assureur. Port. Réparations impossibles ou dispendieuses. Trajet jusqu'au port de réparation. Application. Trajet de la haute mer au port de relâche. Inapplication (Havre, 24 mars 1903), p. 35.

5. — Assurances sur corps. Compromis. Experts. Rapport. Port. Réparations impossibles. Convoyage au port de réparation. Charge des assureurs. Dépôt du rapport. Capitaine. Convoyage. Obligation. Agent des assureurs. Intervention. Voyage. Retard. Gages et vivres de l'équipage. Charge des assureurs. Cours de la prime. Suspension. Navire attendant un convoyeur. Police française. Article 17. Navire attendant une pièce du mécanisme. Assimilation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

6. — Assurances sur corps. Voyage du port de relâche au port de réparation. Charge des assureurs. Capitaine. Quantité de charbon fixée par les experts. Embarquement. Rapport de mer. Affirmation. Force probante jusqu'à preuve contraire. Mention que tout le charbon a été consommé. Capitaine. Absence d'obligation de charger un tiers de charbon en plus. Assureurs. Paiement intégral. Obligation (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

7. — Assurances sur corps. Avaries. Capitaine. Nomination d'experts. Demande. Obligation. Echouement. Port de relâche. Défaut de demande d'expertise. Voyage au port d'expédition. Absence de voyage en dehors des opérations commerciales au port de réparation. Police française. Art. 17. Inapplication. Vivres et gages de l'équipage et du capitaine. Frais de remorquage. Charge de l'assuré. Cours de la prime. Non suspension (Nantes, 23 mai 1903), p. 70.

8. — Capitaine. Congédiement. Cause. Rupture du voyage. Droit à indemnité. Vente du navire en cours de route. Cam-

Digitized by Google

pagne continuée. Rôle d'équipage maintenu. Absence de rupture du voyage (Nantes, 16 janvier 1904), p. 872.
9. — Gens de mer. Navire. Echouement. Renflouement. Navire non désarmé. Membre de l'équipage. Naufrage. Accident en cours de voyage. Exercice de la profession. Action en responsabilité. Loi du 21 avril 1898. Application (Marseille, 28 février 1903), p. 232.
10. — Privilèges. Navires au long cours. Dernier voyage. Sens. France. Portugal. Port d'attache. Départ. Retour. Période intermédiaire (Havre, 13 février 1904), p. 854.
ALLEMAGNE. — 11. — Assurances maritimes. Règlement de Brême, art. 36. Voyage projeté. Navire en bon état de navigabilité. Obligation de l'armateur. Navire de pêche. Voyage projeté. Sens. Voyage d'aller et retour. Libre volonté du capitaine. Retards. Température. Prévision. Navire de pêche. Voyage de retour. Insuffisance de charbon. Avaries. Nécessité d'un remorquage. Innavigabilité du navire. Irresponsabilité des assureurs (Tribunal supérieur hanséatique, 9 décembre 1903), p. 917.
12. — Hypothèque maritime. § 774 C. com. Armateur. Créance sur le navire. Responsabilité limitée au navire et au fret. Nouveau voyage. Responsabilité personnelle. Créancier. Droit d'exécution sur la fortune personnelle de l'armateur. Vente du navire. Origine de la créance. Navire appartenant encore au vendeur. Acquéreur. Nouveau voyage. § 774. Inapplication. Hypothèque. Droit de suite sur le navire (Tribunal de l'empire, 26 mai 1903), p. 743.
ANGLETERRE. — 13. — Assurance maritime. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Charbon. Quantité suffisante pour atteindre un port d'escale. Obligation. Insuffisance de charbon. Sacrifice d'objets d'équipement, de bois du navire et du chargement. Innavigabilité. Irresponsabilité de l'assureur (Haute Cour de justice, 20 décembre 1902), p. 260.
14. — Assurance maritime. Assurance sur corps. Armateur. Garantie implicite de navigabilité. Round voyage. Insuffisance de provision de charbon. Sacrifice des objets du bord et d'une partie de la cargaison. Innavigabilité relative au départ. Irresponsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 6 août 1903), p. 434.
BELGIQUE. — 15. — Assurances maritimes. Police d'abonnement portant sur le voyage d'aller. Sinistre durant le retour. Inapplicabilité de l'assurance (Bruxelles, 8 mai 1903), p. 273.
16. — Charte-partie. Clause : the steamer to proceed to one, two or three ports in charterers option, between Helsingborg and Gefle. Droit du capitaine de ne s'arrêter aux ports convenus que dans l'ordre géographique (Anvers, 15 septembre 1903), p. 469.
EGYPTE. — 17. — Dernier voyage. Navire. Désarmement. Cas de force majeure. Privilège des gens de l'équipage. Assimilation (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
18. — Privilège. Navire. Besoins. Dernier voyage. Sommes prêtées au capitaine. Privilège. Motifs. Conservation de la chose. Passagers. Prêts pour rapatriement. Inapplication (Alexandrie, 10 décembre 1902), p. 612.
Insuffisance de charbon, innavigabilité, voir : Affrètement, n° 18.
— *Navigabilité, premier voyage, garantie*, voir : Affrètement, n° 17.
Vrac. — *Manquants, expertise, nécessité, sacs, inutilité*, voir : Fin de non recevoir, n° 10.

W

Wagons. — Voir : Incendie, n° 6.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE CHRONOLOGIQUE

Pages

1896

16 juin. Cassation française. 337

1897

30 mars. Cassation française. 338

1900

12 septembre. Trondhjem. 121

1901

17 juillet. Copenhague. 112
5 décembre. Douai. 5
5 décembre. Douai. 180
21 décembre. Seine. 16

1902

16 janvier. Christiania. 118
22 janvier. Rouen. 21
7 février. Conseil d'Etat. 352
10 février. Copenhague. 110
12 février. Copenhague. 113
17 février. Stockholm. 124
10 mars. Viborg. 111
14 mars. Tribunal supérieur hanséatique. 109
2 avril. Tribunal de l'empire allemand. 253
7 avril. Stockholm. 126
12 avril. Tribunal de l'empire allemand. 106
16 avril. Copenhague. 114
25 avril. Nice. 202
28 avril. Cassation française. 343
10 mai. Christiania. 119
12 mai. Copenhague. 110
16 mai. Stockholm. 127
17 mai. Christiania. 120
28 mai. Rouen. 365

Pages

30 mai. Rouen. 66
6 juin. Tribunal supérieur hanséatique. 254
6 juin. Tribunal consulaire de France à Constantinople. 597
11 juin. Anvers. 285
17 juin. Dunkerque. 28
24 juin. Cour du district sud de New-York. 298
25 juin. Tribunal de l'empire allemand. 107
26 juin. Aix. 850
4 juillet Stockholm. 128
9 juillet. Marseille. 198
24 juillet. Stockholm. 129
18 août. Cour du district est de Pensylvanie. 300
29 août. Stockholm. 129
3 novembre. Cour du district sud de New-York. 299
5 novembre. Cour du district ouest de Washington. 297
19 novembre. Alexandrie. 607
24 novembre. Alger. 375
1° décembre. Cour suprême des Etats-Unis. 471
3 décembre. Alger. 246
4 décembre. Marseille. 85
10 décembre. Aix. 197
10 décembre. Haute Cour de justice. 260
10 décembre. Alexandrie. 612
12 décembre. Tribunal supérieur hanséatique. 581
19 décembre. Bordeaux. 231
27 décembre. Brême. 258
27 décembre. Suprême tribunal fédéral du Brésil. 294

Pages

1903

2 janvier. Hambourg. 424
6 janvier. Alexandrie. 615
12 janvier. Tribunal supérieur hanséatique. 583
15 janvier. Seine. 379
23 janvier. Haute Cour de justice. 262
23 janvier. Paris. 359
31 janvier. Suprême tribunal fédéral du Brésil. 295
2 février. Casale. 935
3 février. Dunkerque. 204
3 février. Alexandrie. 619
4 février. Haute Cour de justice. 263
6 février. Tribunal supérieur hanséatique. 421
11 février. Bruxelles. 435
14 février. Haute cour de justice. 591
17 février. Dunkerque. 208
19 février. Aix. 198
23 février. Bruxelles. 461
25 février. Alger. 579
26 février. Liverpool. 264
28 février. Marseille. 232
2 mars. Cour suprême des Etats-Unis. 472
9 mars. Marseille. 85
9 mars. Bordeaux. 393
11 mars. Haute Cour de justice. 592
13 mars. Marseille. 90
24 mars. Havre. 35
26 mars. Cour du district est de Virginie. 927
27 mars. Gênes. 625, 790
28 mars. Cour du district est de Virginie. 477
3 avril. Cassation française. 513
6 avril. Seine. 187
9 avril. Bruges. 289

Digitized by Google

Pages
15 avril. Havre. 52
17 avril. Cassation de Turin. 478
21 avril. Havre. 56
23 avril. Cassation française. 5
24 avril. Gênes. 627
29 avril. Aix. 852
29 avril. Bruxelles. 266
4 mai. Cassation française. 9
4 mai. Marseille. 93
4 mai. Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit). 473
5 mai. Marseille. 96
8 mai. Bruxelles. 273
9 mai. Cour du district sud de New-York. 475
12 mai. Havre. 218
13 mai. Bruxelles. 279
13 mai. Anvers. 287
14 mai. Paris. 15
14 mai. Rennes. 25
15 mai. Dunkerque. 32
18 mai. Marseille. 98
20 mai. Tribunal de l'empire allemand. 420
22 mai. Tribunal consulaire de France à Constantinople. 601
23 mai. Nantes. 70
23 mai. Haute Cour de justice. 426
26 mai. Tribunal supérieur hanséatique. 743
26 mai. Havre. 61
26 mai. Aix. 201
27 mai. Rennes. 193
27 mai. Cour du district sud de New-York. 476
28 mai. Bougie. 897
1er juin. Cour suprême des Etats-Unis. 472
4 juin. Rennes. 837
4 juin. Marseille. 234
5 juin. Marseille. 237
8 juin. Marseille. 102
8 juin. Aix. 370
9 juin. Cour du district sud de New-York. 622
10 juin. Alexandrie. 115
11 juin. Cassation française. 13
13 juin. Tribunal supérieur hanséatique. 256
15 juin. Cassation française. 348
15 juin. Tribunal de l'empire allemand. 741
16 juin. Paris. 186
16 juin. Cour d'appel des Etats-Unis (3e circuit). 474
22 juin. Bordeaux. 842
22 juin. Cour du district nord de la Californie. 622
25 juin. Marseille. 395
29 juin. Cour du district sud de l'Alabama. 927
1er juillet. Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit). 621
2 juillet. Haute Cour de justice. 593
6 juillet. Marseille. 240,397,400
8 juillet. Marseille. 243
9 juillet Douai. 354
11 juillet. Cassation de Naples. 788
15 juillet. Havre. 225
15 juillet. Aix. 373
15 juillet. Cour du district est de Pensylvanie. 623
17 juillet. Bordeaux. 726
20 juillet. Cour du district est de Pensylvanie. 624
20 juillet. Bordeaux. 699
21 juillet. Cassation française. 350
21 juillet. Haute Cour de justice. 428
23 juillet. Cassation française. 177
23 juillet. Marseille. 402
24 juillet. Haute Cour de justice. 429
25 juillet. Nouméa. 524
27 juillet. Cassation française. 178
27 juillet. Rouen. 542
30 juillet. Bordeaux. 879
31 juillet. Haute Cour de justice. 432
4 août. Marseille. 245
4 août. Haute Cour de justice 433
6 août. Haute Cour de justice. 434
7 août. Anvers. 467
7 août. Rouen. 549
20 août. Cassation française. 657
4 septembre. Cassation de Turin. 933
15 septembre. Anvers 469
18 septembre. Cour du district nord de la Californie. 786
23 septembre. Cour du district est de New-York. 783
23 septembre. Havre. 384
23 septembre. Tribunal de l'empire allemand. 742
30 septembre. Tribunal supérieur hanséatique. 423
8 octobre. Cour de district sud de New-York. 784
13 octobre. Cour du district sud de New-York. 785
15 octobre. Cour du district sud de New-York. 786
15 octobre. Marseille. 405, 407, 410
16 octobre. Cour du district sud de New-York. 928
17 octobre. Tribunal supérieur hanséatique. 745
19 octobre. Cour suprême des Etats-Unis. 782
19 octobre. Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit). 925
20 octobre. Tribunal supérieur hanséatique. 747
21 octobre. Marseille. 557
24 octobre. Tribunal de l'empire allemand. 912
26 octobre. Cassation française. 515
26 octobre. Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit). 926
30 octobre. Marseille. 413
2 novembre. Haute Cour de justice 594
6 novembre. Bruxelles. 759
7 novembre. Nantes. 720
10 novembre. Cassation française. 516
10 novembre. Haute Cour de justice. 595
11 novembre. Marseille. 417, 559
11 novembre. Haute Cour de justice. 596
13 novembre. Bayonne. 728
16 novembre. Tribunal de l'empire allemand. 915
17 novembre. Cassation française. 658
19 novembre. Marseille. 561, 564
21 novembre. Tribunal supérieur hanséatique. 750

Digitized by Google

Pages

23 novembre. Cassation française. 518
25 novembre. Bruges. 773
25 novembre. Nantes. 553
27 novembre. Bayonne. 882
27 novembre. Marseille. 566
30 novembre. Cassation française. 817
2 décembre. Tribunal supérieur hanséatique. 588
5 décembre. Rouen. 827
7 décembre. Haute Cour de justice. 753
8 décembre. Havre. 532
9 decembre. Cassation française. 660
9 décembre. Tribunal supérieur hanséatique. 917
10 décembre Marseille. 568, 571
11 décembre. Gênes. 791
13 décembre. Tribunal supérieur hanséatique. 589
16 décembre. Havre. 537
16 décembre. Anvers. 769

Pages

18 décembre. Marseille. 573
18 décembre. Gênes. 936
21 décembre. Haute Cour de justice. 754
21 décembre. Gand. 766
22 décembre. Bordeaux. 848
23 décembre. Caen. 693
23 décembre. Fécamp. 713
23 décembre. Tribunal supérieur hanséatique. 919
31 décembre. Marseille. 576

1904

2 janvier. Tribunal de l'empire allemand. 915
4 janvier. Paris. 520
5 janvier. Havre. 703
6 janvier. Bruxelles. 763
11 janvier. Haute Cour de justice. 755
13 janvier. Rouen. 686
16 janvier. Nantes. 872
18 janvier. Anvers. 772
19 janvier. Marseille. 730, 733
22 janvier. Haute Cour de justice. 752

Pages

25 janvier. Nantes. 876
29 janvier. Rochefort-sur-Mer. 722
29 janvier. Marseille. 735
3 fevrier. Cassation française. 661, 666, 670, 676
3 février. Haute Cour de justice. 757
8 février. Marseille. 739
9 février Haute Cour de justice. 758
11 février. Marseille. 884
13 février. Havre. 854
16 février. Cassation française. 821
17 février. Cassation française. 823
19 février. Haute Cour de justice. 920
23 février. Haute Cour de justice. 921
24 février. Haute Cour de justice. 922
27 février. Havre. 866
4 mars. Haute Cour de justice. 923
4 mars. Cassation de Turin. 789
14 mars. Cassation française. 825
18 mars. Marseille. 887, 889
25 mars. Marseille. 894

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DU NOM DES PARTIES

A

Pages

Abasolo (de). 713
Agius et Cie. 201
Alexandre (F.). 759
Almagia. 115
Anastay. 561
André et Cie. 848
Andrée et Wilkerling. 915, 919
Annisson. 375
Arcin Georges et Cie. 879
Arditi. 730
Armandon père et fils. 559
Artaud. 245
Assanti. 375
Autran. 218

B

Bachmann. 589
Balleine. 557
Ballestro (fratelli). 627
Balsamo. 478
Balzanti (Vve). 232, 374
Banan. 661
Bannatyne et fils. 596
Banque Centrale Anversoise. 532
Banque commerciale de Porto. 854
Banque de l'Algérie. 246
Barrère de Haut et Cie. 666
Baudish. 96
Bauer e Cia. 935
Becchi et Calcagno. 405, 407
Béchade (de). 676
Berenberg, Gossler and Co. 253
Berger. 107, 912
Bernheim. 370
Berti (Vve). 352
Beyer (Wilhelm). 750
Bendit Limburger et Cie. 564, 889
Bloch. 790
Bloch et Kahn. 573
Board of Trade. 923
Boccara et fils. 395
Bollaert. 821
Bosch. 85

Pages

Bosselut et Cie 837
Bracq frères. 823
Bredesen. 119
Bridge. 32
Brossier. 657
Brousse (Vve). 516
Bruce. 473
Bulot. 5
Burke et Delacroix. 246
Burr. 920
Burzhue. 848
Butchall. 225

C

Caccialupi. 884
Caillot et Saint-Pierre. 825
Caisse de réserve de pilotage de la Loire. 193
Campbell. 178, 180, 926
Cantacuzène (J. G.). 115
Cat de Lallement et Cie. 571, 825
Centurini. 627
Changeur. 393
Chapman. 923
Christensen. 111
Christiansen. 823
Clemencia. 513
Coiseau et Cousin. 289
Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille. 735
Comptoir National d'escompte. 28, 246, 889
Constantin et ses fils. 21, 713
Contributions diverses d'Algérie. 13
Coquelle, Gourdin et fils. 365
Cornfoot. 595
Cory brothers et Co 359
Coste. 198
Couppa. 852
Coventry (Wilson) et Cie. 417
Crédit Lyonnais. 21, 28, 889
Crespy. 218
Croisé d'Ancourt. 61

Pages

Croisy. 518
Crosfield. 262
Crouan. 432
Crusson. 193

D

Daher et Co. 469
Daniel. 733
David Mac Sver Sons. 263
Denaro. 933
Deneuve. 343
Denis frères. 204
Dens (L.). et Co 279
Desmarais frères. 842
Deutsch (les fils de A.). 35
Dewulf, Cailleret et Cie 177
Dewulf frères et fils. 204, 208
Dickhuth. 583
Dickson. 472
Diederichsen (H.). 745
Dirks. 763
Do (Jean). 245
Donner (C. H.). 420
Dor. 561
Dor fils et Cie. 234
Dreyfus. 699
Drughorn. 766
Dubosc frères. 225, 365
Dubois. 566
Durselen. 532
Dumas et Cie. 197
Dusmet et Pouvelant. 788
Duteil. 876

E

Economo (Dimitri). 619
Ehlers et Lœventhal. 919
Elder Dempster and Co. 32, 477, 559.
Empreza Industrial Brasiliera. 294
Enregistrement. 515
Escrivan (d'). 735
Escudier. 887
Estève (Bonaventure). 402
Etat Belge. 773
Etat Français. 397

Digitized by Google

Pages

Etats-Unis. 476
Evans. 231

F

Ferrier de Calvocoressi et Cie. 413
Ferroni. 397
Fisher (James) and sons. 923
Flornoy. 515
Flour. 348
Foncière (La) 294, 670
Formes. 435
Franco (fratelli). 790
Fraissinet et Cie. 576, 850
Freytag (Emanuel). 743
Friedlander et Oliven. 542
Froment. 102

G

Galula et Gugenheim. 568, 573
Garibaldi. 407
Gautier et ses fils. 240
Gautier jeune et Cie. 93
Geahel (Pharaon) et Cie. 619
Génestal et fils. 537
Geo Pyman and Co. 204, 208
Ginocchio (Luigi). 936
Giuli. 397, 730
Goldstuck, Hainzé et Cie. 354, 384, 461
Gollin. 435
Gondraud frères, 178, 180
Gordon (Johnasson) et Cie. 625
Goupille et Cie. 234
Gouvernement égyptien. 607, 612
Goutte. 243
Grange (Vve). 338
Gravier et Cie. 93
Grigwan (Carl.). 915
Griwhan (Carl.). 256
Grön. 119
Gros. 894
Guérin. 686
Guhl. 254
Guillon (Raoul). 553, 872
Guissez. Cousin et Oriolle. 337
Guggenheim. 622
Guyet et Stinville. 817

H

Hackfeld (H.) and Co led. 926
Hamilton, Fraser et Cie. 359
Hamm. 921
Hausen. 112
Haracich. 98
Harding (G. P.). 703
Hart (de). 429
Herbart et fils. 208
Herlen. 773

Pages

Heymann et Riebensham. 393
Hine. 935
Hoade. 754
Hogar. 624
Hogg et Henderson. 693
Holland - American Line. 348
Holzmann (Philipp) and Co. 747
Huilerie et Savonnerie de Lurian. 395
Hulthen. 426
Hunt. 246
Hutchison. 549

I

Icard. 660
Irazu. 755

J

Jack. 66
Jepmond. 111
Joerck. 110
Johnsen. 118
Jonathan (David) aîné. 579
Jones. 384
Jouve et Cie. 676
Jumel. 866
Jupe. 264

K

Kellner et Lampe. 788
Key 21
K. H. et Co. 285
King et Winge. 472
Klinge et Poortmann. 866
Kronberg. 469
Kruger. 763
Kryn (John). 424

L

Lacey. 461
Lacroix. 720
Lahaye. 576
Lainé. 198
Laing. 766
Lampe. 788
Langhetée. 769
Langlois. 571
Langstaff, Ehrenberg et Pollak, 56, 549
Larrazabal. 852
Larsen. 354
Laurin. 568
Law et Cie. 178, 180
Le Bigot. 728
Legasse. 728
Légasse et Cie. 882
Le Picart. 553
Leps (Ernest). 722
Le Quellec. 726
Lequimener. 882
Leroux. 25
Lezaack (L. de). 769
Lloyd Russe. 109

Pages

Lloyd's Bank Limited. 246
Lœventhal. 919
Luce. 693

M

Maclay et Mac Intyre. 537
Mac-Nab, Rougier et Cie. 21
Mail frères. 225
Malespine et Cie. 198
Mansell and Co. 754
Marcerou et Schreter. 837
Marchese. 601
Marin. 693
Mariolle. 61
Marten. 428
Massinot. 379
Matvieff. 262
Meauley. 285
Meling. 118
Mendès (Antonio Pinto). 295
Mezzano. 279
Michel. 739
Ministère public. 513
Ministre de la Marine. 352
Ministère de la Marine du Danemark. 112
Moisy. 61
Molucci. 397
Monteux. 70
Montmayeur et Rodocanachi. 237
Mortreuil. 66
Mouren. 413
M. P. 657
Muller et Cie. 848
Murray. 473

N

Nicholls et Trouville Pier Co. 703
Nortz et Cie. 52

O

Orbigny (d'). Faustin et Cie. 186, 520

P

Palm (F et M.). 98
Panger (J.-C.). 772
Papalas. 612
Paquet et Cie. 85, 478
Pasero et Cie. 576, 894
Paulsen et Wers. 722
Pedro Gomez da Silva. 85
Peragello. 763
Petersen. 113
Peterson. 472
Petit. 699
Piazza et Rizzi. 410
Pichard. 658
Pilotes de Saint-Nazaire. 193
Pinetta. 789
Piot. 730

Digitized by Google

Pages

Planchon. 417,733
Pollesen. 114
Poortmann. 866
Postel et ses fils, 218, 365
Pott (Willem). 109
Pouppert. 477
Pouvelant. 788
Prentout-Leblond (H.) et Boniface. 827
Price et C°. 592,752
Provençal. 413

R

Rande. 343
Razeto. 936
Rensing. 532
Rich. 300
Rickinson sons and C°. 621
Rivet. 564,739
Rossi. 850
Roy. 542
Roy et Lebreton. 549
Rowe. 789
Rupner et Cie. 615
Ruys et C°. 759

S

Saint-Pierre. 825
Sartori. 107,912
Sasse (E.). 287
Sauvage. 5
Savary. 61
Savon frères. 85
Scharmberg. 743
Schiaffino et Jouvet. 897
Schilling and C°. 917
Schrader et Wrede. 581
Schretev. 837
Schumann et Springhorn. 741
Sciutto et Denaro. 933
Scott. 201
Seiffert et Cie. 370
Senécal. 827
Sénécaux, Potin et Delquigny. 658
Serra. 96
Servia (Vve). 90
Shaw son and C°. 921
Simon et Marcerou. 837
Simon et Duteil. 876
Skov. 266
Solleveld. 106
Sorneck. 410
Sperner. 110
Stallybrass et Cie. 246
Stanier. 432
Stechmann. 581
Steinmerer and C°. 258
Stewart et Cie. 426
Strick and C° l^ed. 537
Suhr et Classen. 583
Suzoni. 245
Svitzer. 110

T

Tarabel. 114
Tate Steamers. 263
Teffaine (Vve). 337
Téophilatos. 889
Thorburn. 177
Tonfik Abed. 400
Tongard Dalibert et Jumel. 866
Toutain (Vve). 61
Tribiscarospa. 699
Trouville Pier C° et Nicholls 703
Turnbull Scott and C°. 915
Turner, Brightmann et C°. 596

U

Umlauff (C. F. W.). 423
Underwood et son. 28

V

Vaills et Prescott. 246
Valabrègue et Suffren. 237
Vanderlenne. 5
Van de Veire, 289
Verspreeuwen. 772
Vial. 201
Viguié et Béguey. 231
Vincens. 735
Vinet. 61
Vogemann. 253

W

Walkers, Winser and Hamm. 921
Waller frères. 791
Wandeleer (de). 772
Wattine. 9
Watts. 476
Weber. 254
Westminster Fire office. 433
Wieborg et Sömmers. 469
Wilkerling. 915, 919
Winser. 921
Winter. 467
Withe (John). 625
Wolf Netter et Jacobi. 287
Wood. 102
World (the). 350
Worms et Cie. 542, 557
Wounen (P.) et Cie. 32

Y

Yannagas. 243
Yule. 204, 208

COMPAGNIES

A

Cie d'assurances Alliance Marine. 294
American refining Sugar C° 621
Appolinaris C°. 753
Cie l'Archipel. 566
Astral Steamship C°. 755
Atlantic S. S. C°. 622
Cie anonima de Seguros Aurora. 429

B

Cie la Baloise. 879
Cie des Bateaux à vapeur du Nord. 193
Cie Blanzy-Ouest 876
Cie d'assurances Bonança. 295
British and African Steam Navigation C° l^ed. 254
British and Foreign Marine Insurance Cy. 9, 273

C

Comité des Compagnies d'assurances maritimes de Marseille. 735
Cie du Canal de Suez. 615
Cie la Centrale. 817
Compagnie française de Charbonnage et de Batelage. 359
Cie des Chemins de fer du Nord. 821
Commercial steamship C°. 627
Cie Cotonnière. 56
Cie Cunard. 384, 428

D

Deutsche Levant Linie. 115

F

La Foncière. 15, 670

G

Greenock Steamship C° l^ed. 260, 434

H

Cie Hambourgeoise Américaine. 52
Hamburg American Packet C°. 300
Cie d'assurances le Haut-Rhin. 524
Cie Havraise Péninsulaire. 218
Holland Gulf Steamshipping C°. 624

K

Khedivial Mail steamship and Graving Dock Cy L^ed. 607
Cie Kosmos. 421, 424, 742

M

Maritime Insurance C° L^ed. 260, 434

Digitized by Google

Pages

Cie Marseillaise de Charbonnages. 102
Messageries Maritimes. 379, 524, 597, 660, 661, 666, 670, 676

N

Compagnia Nationale Generala e Dacia Romania. 791
Cie de Navigation française. 720
Cie de Navigation Mixte. 402
Norddeutsche Insurance Ce. 753
Cie Normande de navigation à vapeur. 686, 703
North American trading and transportation Ce. 472
North Atlantic Steamship Ce Led. 920
Norwyck and New-York Transport. Cy. 299

R

Red star line. 518
Reliance Marine insurance Ce. 433
Cie d'assurances Rhenania. 423

T

Compagnie Générale Transatlantique. 13, 90, 232, 338, 373, 375, 579, 897
Transatlantique de Berlin. 887

U

Union Lighterage Ce 592, 752

W

West Hartlepool steam navigation Ce Led. 421, 742
Wild Rose steamship Cy. 264

SOCIÉTÉS

A

Société d'affrètements et de commissions. 842
Agrippina (Die). See-Fluss- und Land. Transports Versicherungs-Gesellschaft. 588
Actien Gesellschaft Alster. 741

B

Société anonyme Badoise. 467
Bremer Rolandmule Allgemeine Gesellschaft. 258

D

Dampskibsaktieselskabet Faerder. 107, 912
Dusseldorfer Allgemeine See-Versicherungsgesellschaft für See-Fluss und Landtransport. 750

F

Société Forenede Dampskibsselkab. 113

G

Geestmunder Herings- und Hochsee-Fischerei A. G. 588
Guano-Werke. 769

I

Société d'assurances « Italia e Ligura ». 933

N

Société Navale de l'Ouest. 15
Societa di Navigazione generale italiana. 478
Die Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft. 420, 745, 747, 915
Nordischer Bergungs-Verein. 106

P

Société Parisienne de déménagements. 350
Association de prévoyance entre armateurs et patrons de pêche des bateaux pontés de Groix. 343

R

Société de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage. 597, 601
Royal exchange assurance corporation. 595
Société industrielle Russo-Belge. 266

T

Sté Générale de transbordements maritimes. 102, 884
Sté Générale des Tuileries de Marseille. 405

U

Union des Phosphates. 730
Union riveraine de Bordeaux. 516

V

Société la Vieille Montagne. 273

Digitized by Google

TABLE DU NOM DES NAVIRES

Pages

A

Aberfoyle. 126
Adelina Corvaja. 785
Afton. 784
Aimée-Louise. 397
Airedale. 766
Alabama. 927
Albion. 621,622
Alexios-Gauzos. 887
Aline. 882
Altersthal. 741
Amsterdam III. 753
Angola. 56
Anton. 426
Aramis. 365
Argo. 549
Arne. 757
Arthur Friedrich. 588
Athor. 424
Ausgar. 474
Australien. 417

B

B. 2.523. 5
Barbary. 593
Bardistan. 733
Bavaria. 110
Belgian King. 925
Benlaring. 471
Bernicia. 475
Berthe. 837
Blaenavon. 571
Birchtor. 557
Bivouac. 285
Blackboy. 9
Bou n° 29. 289

C

Calédonien. 524,661, 666,670,676
Campeador. 583
Caramanie. 85
Carinthia. 428
Chibin. 607
Clara. 127
Cœsar. 435
Cogent. 201
Colombia. 476
Comte Giza Szapary. 96
Congo. 352

Pages

Constantinos-Embericos. 739
Corrinne. 9
County of Haddington. 433
Coursier n° 5. 516
Cyclop. 747

D

Dallington. 591
Degama. 32
Denise. 5
Douglas. 622
Drumgarth. 755
Duc d'Aumale 594
Duchesse de Berry. 553, 872

E

Eleonora Mail. 225
Ellewontsdyck. 106
Ellida. 124
Emma. 542
Emmanuel. 114
Epirée. 889
Ethel-Radcliffe. 102
Etoile du Matin. 198
Euclid. 294
Eudora. 472
Eyros. 413

F

Faerder. 107
Favori. 198
Fédé. 405,407
Félix-Touache. 240
Fiado. 524,661,666,670, 676
Filippo Chicca. 936
Fœrder. 912
Fontains Abbey. 15
Fortune Hunter. 473
Foscolia. 476
Franziska. 107,912
Friary. 253
Frisia 266
Fulton. 884
Furet. 897

G

Galicia. 52
Gazelle. 686
Gebr. Wrede, 581

Pages

Général Chanzy. 579, 876
Genesta. 785
Geneviève. 245
Glenpark. 923
Gloamin. 56
Guaratiba. 295
Guasco. 397
Guelph. 234
Gulf of Florida. 260,434
Guyane. 70

H

Haddon-Hall. 410
Hare. 922
Havre. 61
Hékla. 113
Henriette II. 429
Hermès. 243
Hermia. 923
Hertha. 750
Heymann (Thérèse). 21
Highland Scot. 754
Hosland. 789
Hubbuck. 467

I

Iativa. 894
Immaculata. 98
Inchmoua. 359
Inver. 66
Isidoro Antunes. 432
Itauri. 421,742
Itria. 564

K

Kalibia. 564
Kassel. 9
Kimball. 786
Kléber. 90,232,897
Koordistan. 537

L

Lakmé. 817
Lambert. 625
Lammermoor. 17
Lancashire. 12
Lion. 30
Lima II. 754
Lochlin. 129
Longwood.
Lorraine. 897
Louise Marie. 2569. 866

Digitized by Google

Pages

Luigia. 420,601

M

M. A. 149. 866
M. A. 1561. 866
Mac Ilwaine. 927
Magdala. 589
Makrele. 917
Malange. 854
Malvina. 375
Managua. 927
Maréchal-Bugeaud. 338
Maréchal de Gontaut. 720
Maria. 763
Marie. 337
Marie-Henriette. 773
Marie-Jeanne. 730
Maroc. 726
Martas. 894
Matby. 615
Medjerdah. 402
Melbourne. 379
Melbourne. 379
Menominee. 783
Meuse. 478
Middlesbrough. 693
Monadnock. 920
Montenegro. 477
Montezuma. 384
Moonlight. 928
Morsten. 129

N

Narvik. 121
Nemrod. 475
Neptun. 743
Nerva. 106
Nether Holme. 935
Nimrod. 927
Nord Kap. 111
Normandy. 758
Notre-Dame-de-la-Mer. 5
Notre-Dame du Perpétuel Secours. 773

O

Obole. 343
Odin. 112
Ondine. 728

Pages

Ont. 231
Onton. 699
Otto (Alice). 112

P

Pacifique. 660
Pagasarri. 713
Pantaleimon. 395
Panther. 421, 742
Patapsco. 263
Patria. 786
Pauline H. 884
Perseo. 478
Petit-Corporal. 129
Petrolea. 842
Pollux. 256
Prah. 254
Principessa Helena. 279
Prinkipos. 612
Prinz Wilhelm. 581
Pylos. 115

Q

Quevilly. 827

R

Ragusa. 790
Rainbow. 109
Real. 722
Réaumur. 186, 520
Reine Sophie. 118
Roanoke. 472
Rokeby. 204, 208
Ruskin. 461

S

Saghalien. 400
Saint-Louis. 566
Saint-Marc. 15
Saint-Paul. 273
Sénegal. 597
Senior. 745
Seresia. 763
Siegfried. 109
Socotra. 591
Soderhanm. 128
Songa. 532
Sonnenburg. 763
Soudan. 402
South Coast. 922

Pages

Southwark. 782
Sterbio. 559
Stream Fisher. 923
Strong. 246
Stubbe Köbing. 110
Suzette Fraissinet. 576

T

Tabor. 573
Tamaya. 25
Tellus. 925
Thérèse. 119
Thérèse et Marie. 258
Thibet. 850
Thornhill. 375
Tinto-Hill. 178, 180
Toston-Prince. 407
Tourny. 561
Troop. 297
Tugela. 537
Tydeus. 237

U

Union. 658

V

Valkyrian. 469
Vasconia. 759
Vercingétorix. 825
Victoria. 823
Vigie. 513
Ville de Carthage. 28, 769
Ville de Valence. 218
Ville du Havre. 218

W

Weimar. 435
Westgate. 915
Wildcroft. 623
Wild Rose. 264
Wilhelmina. 624

Y

Yen-Tsé. 568

Z

Zahra. 405
Zaspirak Bos. 858
Zeeland. 512

Digitized by Google

TABLE BIBLIOGRAPHIQUE

AUTRAN (F. C.). — De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès. p. 130.
— La nouvelle formule d'assurance sur corps des navires et la suppression de l'indemnité pour dépréciation commerciale, p. 309.
— Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage, p. 652.
— Bulletins de jurisprudence, p. 426,471, 591,621, 752, 782,920,925.

BEAUCHET. — Bulletins de jurisprudence, p. 110, 118, 124.
BÉVOTTE (De). — Bulletin de jurisprudence, p. 566.
BODDAERT. — Bulletins de jurisprudence, p. 266, 289, 766.
BULTHEEL. — Bulletins de jurisprudence, p. 28, 204, 260, 297.

DEMAN. — Bulletin de jurisprudence, p. 354.

GOVARE (P.). — Bulletins de jurisprudence, p. 260, 297.
GRANDMAISON (De). — Bulletins de jurisprudence, p. 15, 35, 136, 218, 385, 521, 532, 687, 854.
GUIST'HAU. — Bulletins de jurisprudence, p. 70.

HOUET (P.). — Résolutions de la conférence sanitaire internationale, p. 805.

KOCH (L.). — Décret royal italien approuvant le Règlement déterminant les règles à suivre pour l'embarquement, le transport par mer et le débarquement des marchandises dangereuses (traduction), p. 485.
— Bulletins de jurisprudence, p. 106, 253, 294, 420, 478, 581, 625, 741, 788, 912, 933.

LEFEBVRE. — Bulletins de jurisdence, p. 246, 375, 579.
LOUVET. — Bulletins de jurisprudence, p. 68.

MACRIJIANNIS. — Bulletin de jurisprudence, p. 929.
MAETERLINCK. — International Lew Association. — Conférence d'Anvers 1903, p. 792.
— Bulletins de jurisprudence, p. 109, 266, 435, 759
MANASSE. — Bulletin de jurisprudence, p. 597.
MARCADÉ. — Bulletin de jurisprudence, p. 542.
MOREL-SPIERS. — Bulletins de jurisprudence, p. 260, 297.

PADOA-BEY. — Bulletins de jurisprudence. p. 115, 607.
PICHELIN. — Bulletins de jurisprudence, p. 553, 720.

SIEVEKING (Dr A.). — Bulletin de jurisprudence, p. 741.

VALROGER (L. de). — Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la conférence d'Amsterdam de 1904, p. 628
VERNEAUX (R.). — Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat, p. 301.
— Bulletins de jurisprudence, p. 379, 524.

Digitized by Google

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE SYSTÉMATIQUE

AUTRAN (F.-C.). — De la compétence en matière d'actions naissant d'un abordage. — De la loi applicable à la responsabilité des propriétaires de navires. — Réformes et progrès. — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 130).

— La nouvelle formule d'assurance sur corps des navires et la suppression de l'indemnité pour dépréciation commerciale. — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 309).

— Rapport sur un avant-projet de traité sur la compétence en matière d'abordage. — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 652).

BEDFORD SHOPE (J.). — Collision at Sea. — New-York, American law book Co, 1903.

BRUNO (C.). — La marina mercantile germanica. — (*Rivista marittima*, estratto del fasc. di marzo 1904). — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1904.

FRAISSINGER (L.). — I. — De l'extension à la navigation intérieure de certaines règles de la navigation maritime. — II. — Du critérium servant à distinguer : 1° les bâtiments de mer et de l'intérieur ; 2° la navigation maritime et intérieure, etc. — Toulouse, Imprimerie Lagarde et Sébille, 1904.

GOVARE (P.). — L'assurance maritime anglaise. — Les origines, le Lloyd, polices diverses, règlements. — Paris, A. Challamel, 1904.

HENNEBICQ (L.). — Principes de droit maritime comparé. Préface par Edmond Picard. — Première partie : Le navire. — Bruxelles, Vve F. Larcier ; Paris, A. Pédone, 1904.

HOUËT (P.). — Résolutions de la conférence sanitaire internationale. — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 805).

KOCH (L.). — Décret royal italien approuvant le Règlement déterminant les règles à suivre pour l'embarquement, le transport par mer et le débarquement des marchandises dangereuses (traduction). — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 485).

LAFON (A.). — Des mesures de protection en faveur des gens de l'équipage. — Marseille, Imprimerie Marseillaise, 1904.

LYON-CAEN (Ch.). — Jurisprudence en matière de droit maritime. — *Revue critique de législation et de jurisprudence*, t. XXXII, n° 11, novembre 1903, p. 514).

MACRIJIANNIS. — Δικαίον τοῦ ἀλληλοχρέου λογαριασμοῦ. — Εν Ερμουπολεῖ Συροῦ, τυποὶς Ρενιερῆ πριντεξῆ, 1903.

MAETERLINCK (A.). — International Law Association. — Conférence d'Anvers 1903. — (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 792).

Digitized by Google

PREDELLI (R.) e SACERDOTI (A.). — Gli statuti marittimi Veneziani fino al 1255. — Venezia, tip.-lit. Visentini, 1903.

SACERDOTI (A.). — Sulle convenzioni fatte durante il pericole per l'assistenza ed il salvataggio in materia marittima. — (*Rivista del diritto commerciale, industriale e marittimo*, 1903, fasc. V. p. 343).

SIEVEKING (Dr A.). — Das deutsche private See-Recht (mit Ausschluss des See-Versicherungs-Rechtes). Eine kurz gefasste systematische Darstellung. — Leipzig, L. Huberti, 1903.

— Die Gesetzgebung über die Abgaben in den Staats-und Kommunalhäfen der nordeuropäischen Länder. — Stockholm, Schiff-Bautechnische Gesellschaft-Sommer-Versammlung, den 12 bis 15 juli 1903.

SPÉE (G.). — Le crédit maritime et l'hypothèque maritime (Extrait de la *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1904, I. 5). — Anvers, E. Janssens-Anthonis, 1904.

ULRICH (R.). — Grosse Haverei. Die Havereigrosse Rechte der wichtigsten Staaten, im originaltext und in Uebersetzung, nebst Kommentär und einer vergleichenden Zusammenstellung der verschiedenen Rechten. — Zweite Auflage. I. Band. Deutscher Recht. — Berlin, E. S. Mittler und Sohn, 1903

VALROGER (L. de). — Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904. (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 628).

VERNEAUX (R.). — Charges résultant pour l'armement français de l'exercice éventuel des droits de l'Etat. (*Revue internationale du droit maritime*, XIXe année, 1903-1904, p. 301).

— L'industrie des transports maritimes au XIXe siècle et au commencement du XXe siècle. — Paris, A. Pédone, 2 vol. 1903.

— Le droit de grève en général et dans l'industrie des transports. — *Bulletin mensuel de la Société de législation comparée*, nos 4-5 avril-mai 1904, p. 213.

VIVANTE (C.) e STRAFFA (A.). — Rivista di Diritto commerciale, industriale e marittimo. — Milano, D. Francesco Vallardi, 1903.

WITHELEY (J.-G.). — A reform in maritime law. (*American law review*, november-december 1903, no 6, p. 863).

— Relazione del Direttore Generale della Marina mercantile a S. E. il Ministro della Marina. — Sulle condizioni della Marina mercantile italiana al 31 décembre 1902. — Roma. tip. L. Cecchini, 1903.

F. PICHON, IMPRIMEUR GÉRANT

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

UVa Law Library
3 5
Digitized by Google

Digitized by Google